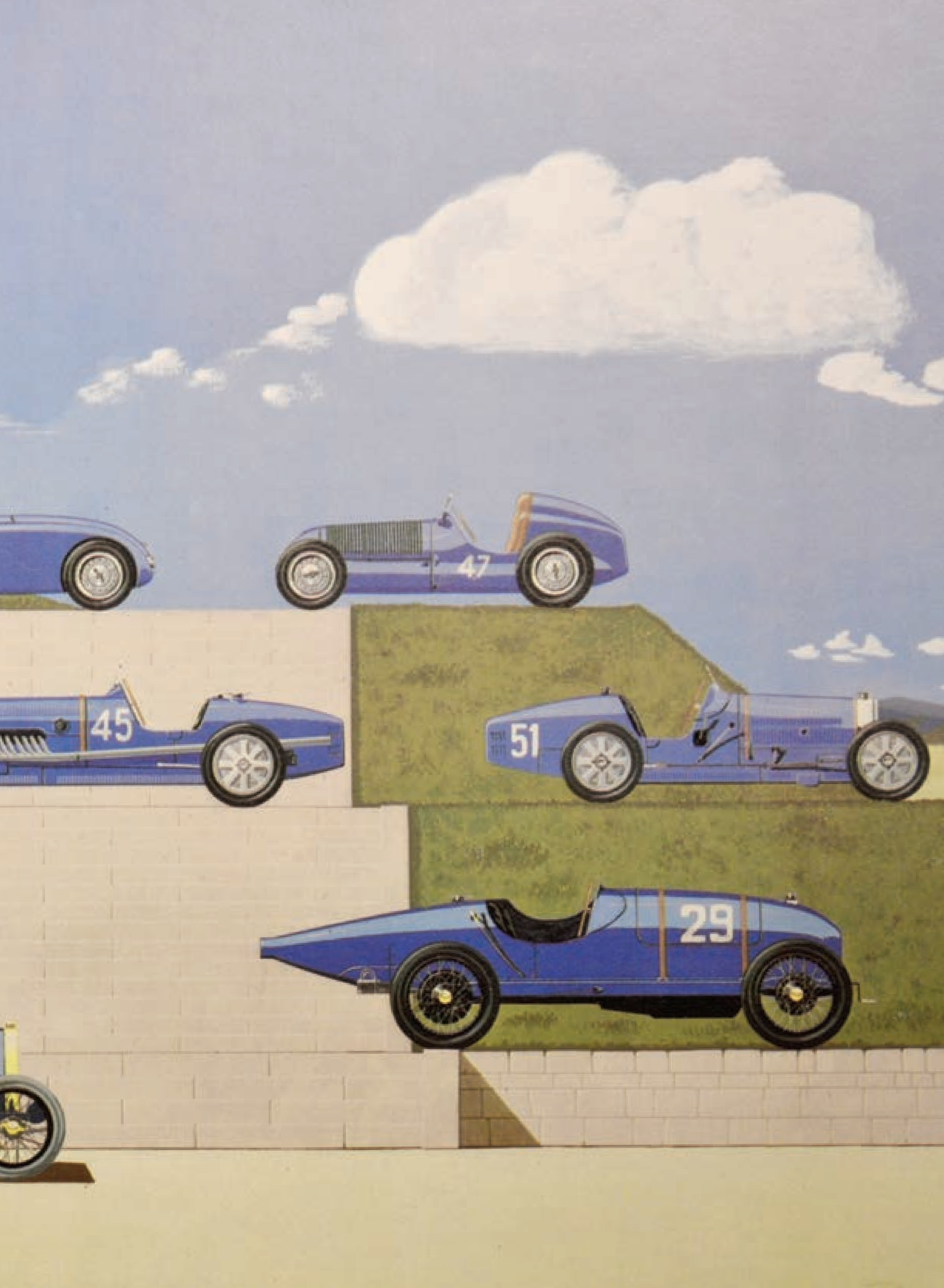
AGUTTES

AUTOMOBILES DE PRESTIGE & DE COLLECTION
AUTOMOBILIA



Samedi 9 novembre 2013
à 14h30
Lyon-Brotteaux


57
32
14
13


47
45
51
29

EXPERTS

LIVRES :

Alain Cambon
Gaëlle Cambon
30, rue Monsieur Le Prince
75 006 PARIS
06 10 31 53 64 / 01 43 25 76 25
cambona@club-internet.fr

AUTOMOBILIA – AUTOMOBILES :

Consultant pour la vente
B. Arnaud
06 13 55 05 29

CONTACT ETUDE

Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 24
voitures@aguttes.com

Réalisation : Elisabeth de Vaugelas - Marie de Villefranche : 01 47 45 93 05
Photographe : Erik Lasalle - **Imprimeur :** Corlet - 02 31 59 53 16



AUTOMOBILES DE PRESTIGE & DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

Samedi 9 novembre 2013 à 14h30

Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux

Expositions publiques :

Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux
13 bis place Jules Ferry - 69006 Lyon

Jeudi 7 novembre 2013 de 10h à 18h
Vendredi 8 novembre 2013 de 10h à 18h

Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com
Vente en live sur www.drouotlive.com

Important :
Les conditions de vente sont visibles en fin de catalogue



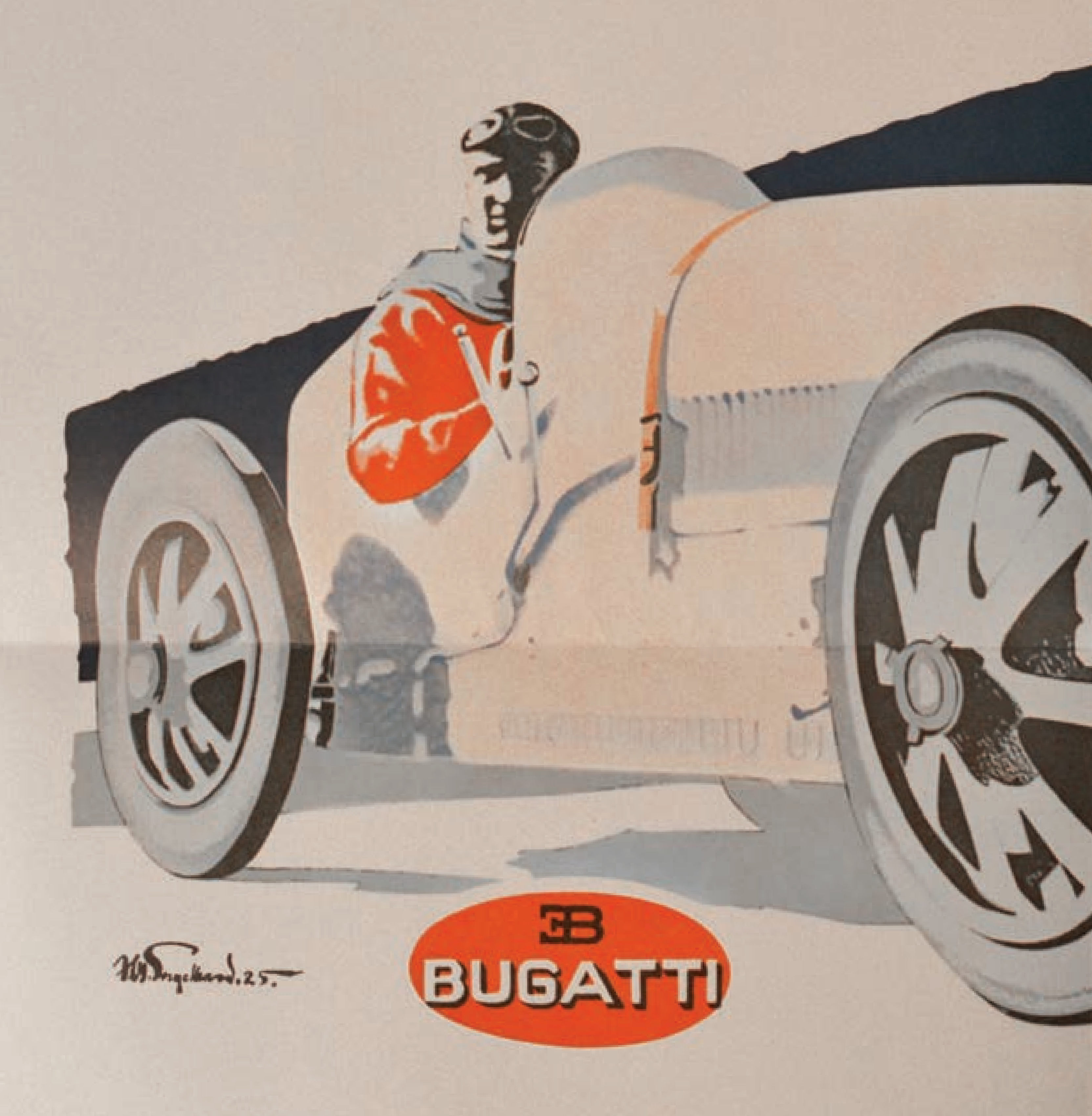
Hôtel des Ventes de Neuilly
164 bis, avenue Charles de Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : 01 47 45 55 55
Fax : 01 47 45 54 31

Claude Aguttes
Commissaire-Priseur

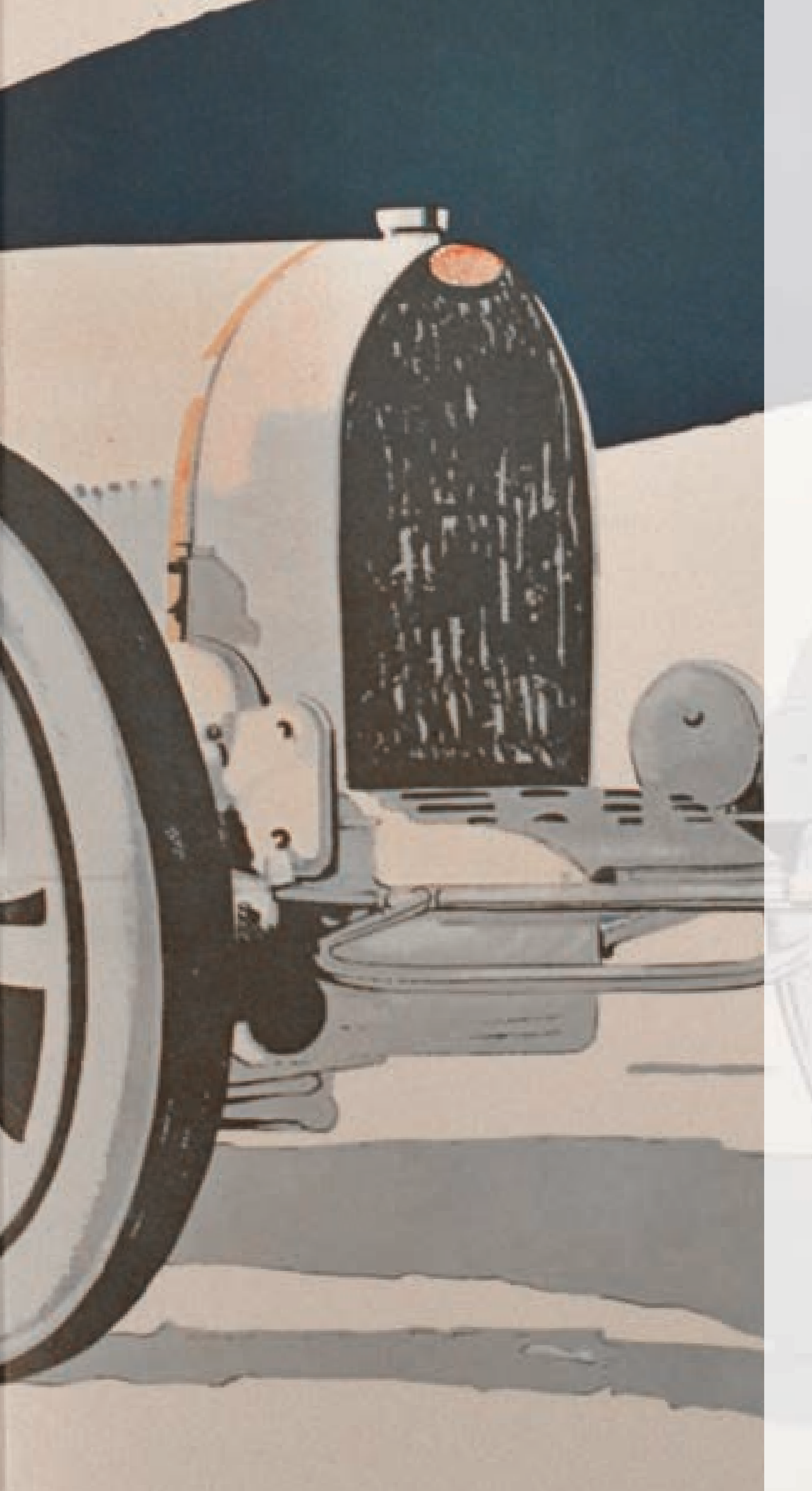
AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)

www.aguttes.com

Hôtel des ventes de Lyon Brotteaux
13 bis, place Jules Ferry
69006 Lyon
Tél. : 04 37 24 24 24
Fax : 04 37 24 24 25



BUGATTI
LE PUR-SANG D
ALSACE
MOLS



AUTOMOBILIA

PREMIÈRE PARTIE
LIVRES

DEUXIÈME PARTIE
AUTOMOBILIA , AERONAUTIQUE

«Automobilia : Ce mot désigne de manière générale tous les objets ou produits ayant un lien avec le thème automobile ou son industrie.

Les objets dits d'Automobilia, se distinguent de la pièce détachée à proprement parler si cette dernière ne présente pas à elle seule un intérêt artistique ou stylistique. Ainsi une mascotte de radiateur est un objet d'Automobilia couru, tandis que des plaquettes de freins ou des jantes, à moins d'être détournées de leur fonction mecanique dans un but artistique ou décoratif ne seront pas considérées comme tel.

De nombreux objets rentrent dans la catégorie automobilia. Les plus couramment recherchés sont par exemple les plaques de rallye et badges de pilotes (rallyes et compétitions automobiles), les peintures et lithographies sur le thème automobile (Geo Ham, Rob Roy…), tous les objets publicitaires des constructeurs, fournisseurs ou équipementiers, (plaques émaillées, bibendums Michelin, pompes à essence…) et toute documentation ou livre sur l'automobile. Plus largement, l'Automobilia englobe aussi tous les jeux et jouets présentant un lien avec l'automobile comme les voitures à pédales et les miniatures automobiles.
Certains objets peuvent atteindre des valeurs très élevées. A l'instar de l'automobile de collection, tout dépend de leur rareté et de l'intérêt historique. De nombreux collectionneurs retracent ainsi l'histoire des marques et de la compétition automobile.»



Les Croisières Citroën (1923-1934)

Expéditions à portée politique, culturelle et scientifique, les longs raids routiers organisés par André Citroën au cours des premières années du XXème siècle ont marqué d'une façon inaltérable l'histoire de l'automobile.
De 1923 à 1934, le brillant polytechnicien met sur pieds quatre missions à travers l'Afrique, l'Asie et l'Amérique du Nord pour éprouver et promouvoir sa production. Cependant, loin de se limiter au seul intérêt technique et commercial, l'industriel y voit la possibilité d'explorer des territoires encore méconnus et d'en étudier les différentes cultures. Les gouvernements français successifs le soutiennent et, mus par un esprit humaniste, songent à apporter la civilisation européenne aux confins de l'empire colonial. Ainsi, à chaque expédition, prennent part ingénieurs, mécaniciens, médecins, écrivain, cinéaste, peintre, archéologue, géologue, naturaliste…

- La première expédition, « Première traversée du Sahara en autochenilles », a lieu du 17 décembre 1922 au 7 janvier 1923. Dirigée par Georges-Marie Haardt, collaborateur et ami d'André Citroën, et Louis Audouin-Dubreuil, ancien officier méhariste, elle assure en moins d'un mois la première liaison automobile transsaharienne de Touggourt à Tombouctou à bord des autochenilles conçues par l'ingénieur Kégresse.

- La deuxième expédition, connue sous le nom de « Croisière Noire » ou « Expédition Citroën Centre-Afrique » se déroule du 28 octobre 1924 au 26 juin 1925. Elle a pour objectif l'ouverture d'une ligne régulière motorisée sur le continent africain. Ses 17 membres, menés par Haardt et Audouin-Dubreuil à bord de leurs autochenilles « Scarabée d'or » et « Croissant d'argent », parcourent plus de 28 000 km à travers l'Afrique, de Colomb Bechar à Madagascar. Le rayonnement scientifique et culturel de cette « 2e Mission Haardt Audouin-Dubreuil » est immense. A son retour, les photographies, les spécimens rapportés, et les croquis réalisés par le peintre Alexandre Iacovleff sont exposés à Paris. Un an plus tard, sort le film muet de l'expédition réalisé par le cinéaste Léon Poirier qui rencontre un grand succès chez un public français en quête d'exotisme.

- La troisième expédition, communément appelée « Croisière Jaune » ou « Mission Centre-Asie », doit ouvrir l'antique « Route de la Soie » à la circulation automobile. Partie de Beyrouth le 4 avril 1931, la « 3e Mission Haardt Audouin-Dubreuil » rallie Pékin le 12 février 1932. Deux groupes d'autochenilles ont été constitués, «le Groupe Pamir » et « le Groupe Chine ». Placés respectivement sous la direction de Haardt - Audouin-Dubreuil et Victor Point, ils emmènent chacun une vingtaine de participants comme André Goerger, secrétaire de l'expédition, l'écrivain Georges Le Fèvre, le Conservateur du Musée Guimet Joseph Hackin, le peintre Alexandre Iacovleff, l'ingénieur Charles Brull, le cinéaste André Sauvage, ou encore le Père Teilhard de Chardin, philosophe et géologue. Emaillée de nombreux incidents, la Croisière Jaune se révèle très difficile. Prise d'otages, traversées de cols et de rivières, et grands froids rendent les conditions extrêmes. Victime d'une pneumonie, Georges-Marie Haardt y perd la vie. Cette expédition est toutefois un succès à beaucoup d'égards.

- La Quatrième expédition, dite « Croisière Blanche », est confiée à Charles Bedaux. Du mois de juillet au mois d'octobre 1934, cinq Citroën-Kégresse tentent la traversée du Nord-Ouest du Canada. Cette expédition sur le continent américain est rapidement abandonnée en raison du climat et se solde par un échec.

A l'image d'André Citroën, nombre de constructeurs ou aventuriers solitaires, à la recherche de quelque exploit, se sont lancés à l'assaut de terres réputées hostiles. Ces pionniers de l'automobile, parfois méconnus, ont largement contribué au progrès technique et à la connaissance du Monde.

La bibliothèque présentée du lot n°1 au lot n°68, rassemble de nombreux documents et ouvrages relatifs à ces expéditions. La plupart des volumes ont été reliés ou protégés par des emboitages dus à l'atelier Laurenchet, conférant à ce formidable ensemble une grande qualité de conservation.







1

1
BOUTET de MONVEL
(Attribué)

Portrait de Haardt.
Encadrement stylisé, marie-louise de papier rose.
Crayon. 19,5 x 19,5 cm.

200 / 300 €

Provenance : Galerie Chrétien.

2
LE FEVRE Georges

La Croisière Jaune. Troisième mission Georges-Marie Haardt - Louis Audouin-Dubreuil.
Plon, Paris, 1933.
1 vol. in-4. Reliure éditeur, plein maroquin moutarde, décor de calligraphie chinoise repeint à la gouache rouge au centre du premier plat. Etui bordé de maroquin moutarde.
Avec 123 photographies et 6 cartes dont 3 hors-texte. Tirage à 2350 exemplaires dont 350 sur papier madagascar.
Exemplaire non numéroté sur papier Alfa.
Exemplaire réservé à *«Monsieur Henri de Sudre»,* écrit à l'encre de chine.
Envoi au faux-titre de monsieur André Citroën *«A Henri de Sudre, en souvenir de la croisière noire, auprès de laquelle il participa comme mécanicien».*
Joint programme de la soirée de gala pour la représentation du film *«La Croisière jaune».*

600 / 800 €

3
THARAUD Jérôme et Jean

Par dessus le toit du monde.
1 vol. in-4. Demi maroquin moutarde à coins, étiquette de titre de maroquin moutarde au centre du plat supérieur. ATELIER LAURENCHET.
Manuscrit de 20 pages signé d'un article sur la croisière jaune.

400 / 500 €



2

4

La croisière jaune, sur la route de la soie.
La croisière noire, sur la trace des explorateurs du XIXème. La croisière des sables. Sur les pistes de Tombouctou.
Glénat. 3 vols. in-4. Reliure éditeur, sous jaquette.
Présentée par la société de Géographie.

50 / 60 €

5
SABATES Fabien

Mission Citroen : La croisière jaune Citroën. La croisière noire Citroën.
Editions Eric Baschet. 1979 - 1980.
2 vols. in-4. Reliure éditeur entoilée, jaquette. Sous emboitage bleu, pièce de titre et sigle Citroën en pied.
Collection Aventures du XXème siècle, les grands reportages photographiques de l'Histoire.

50 / 80 €

6
DESCHAMPS Eric, SCHWEITZER Sylvie

La croisière jaune. Journal de bord.
E.T.A.I, 1996.
Reliure éditeur entoilée, jaquette.
Sous emboitage bleu, pièce de titre et sigle Citroën en pied.

80 / 100 €

7
GOERGER André

En marge de la croisière jaune.
Paris, éditions Rieder, 1935.
1 vol. in-8. Broché, couverture éditeur bleue illustrée. Sous emboitage bleu, pièce de titre et sigle Citroën en pied.
Avec 121 gravures et une carte hors-texte.
Avec un envoi de l'auteur : "*A mademoiselle Pommart avec les respectueux hommages de l'auteur Goerger*".
Joint une enveloppe timbrée adressée à M. Goerger à Pekin.

50 / 80 €

8
WOLGENSINGER Jacques

L'épopée de la croisière jaune.
Editions Robert Laffont, Collection plein vent, Paris 1970.
1 vol. in-8. Reliure éditeur.
Sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.

20 / 30 €

9
Georges-Marie HAARDT et Louis AUDOUIN-DUBREUIL

La croisière jaune.
Plon, Paris, 1933.1 vol. in- 8.
Reliure entoilée bleue, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir, couvertures et dos conservés.
Edition originale sur papier d' alfa. Carte dépliantes, illustrations hors-texte.
Joint :
André Goerger
En marge de la croisière jaune
Editions Rieder, Paris, 1935.
1 vol. in-8. Reliure entoilée, piece de titre et logo Citroën en chagrin noir.

80 / 100 €

10
Louis AUDOUIN-DUBREUIL

Sur la route de la soie
Plon, Paris, 1935.
1 vol. in-8. Broché, couverture imprimée, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
E.O.
Envoi de l'auteur à Madame Germaine Beaumont.
Avec 17 gravures et une carte hors-texte.
Joint :
diverses lettres des divers membres de l'expédition.

50 / 80 €

11

Résultats scientifiques de l'expédition Citroën centre-Asie
In-8. Brochés. Sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Réunion de 6 bulletins de la Société entomologique de France. 1932 - 1933.
ainsi que 2 exemplaires de Revue de géographie physique et de géologie dynamique. vol 5, fasicule 4 1932. Contenant l'article de Pierre Teilhard de Chardin : Observations géologiques à travers les déserts d'Asie centrale, de Kalgan à Hamin.
15 figures dans le texte, 4 planches et 2 cartes géologiques en couleurs hors-texte.
Joint :
Pierre Teilhard de CHARDIN
Cahiers 2. Réflexions sur le bonheur. Inédits et témoignages.
Editions du seuil, Paris, 1960.
1 vol. in-8. Broché, couvertures imprimées, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Edition originale tirée à 300 exemplaires sur vélin neige (n°1).

150 / 200 €

11

12
Henri VIARD, Dominique EUDES

La cloche thibétaine
Robert Laffont, Paris 1975.
1 vol. in-8. Broché, couvertures éditeur. Sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Joint :
La cloche thibétaine
Réalisation de Michel Wyn et Serge Friedman
Mémoire de la télévision, 1974. 2 cassettes VHS. Sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.

50 / 80 €

13
WADDY

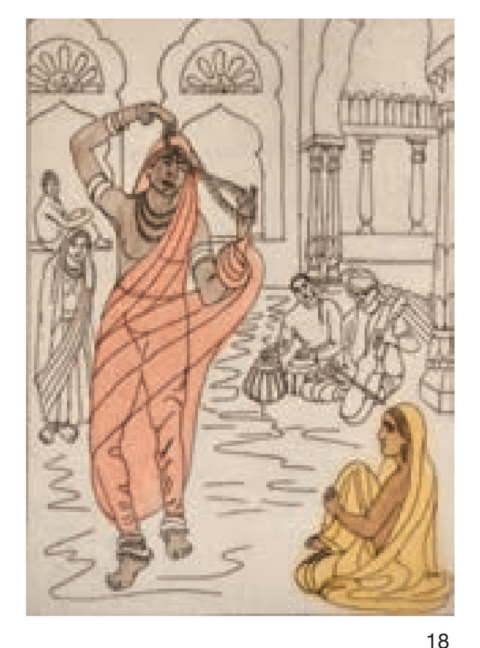
Lueurs d'Asie
Librairie Picart, Paris, 1935.
1 vol. in-8. Reliure entoilée bleue, couvertures et dos conservés, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Edition originale. Tirage à 100 exemplaires, un des 74 exemplaires sur velin bulky, n°69.

50 / 80 €





14



18



18

14
REYMOND André.
Résultats scientifiques d'un voyage en Asie Centrale (Mission Haardt - Haudouin-Dubreuil 1931).
Paris, Revue de géographie physique, 1938. 1 vol. in-8. Broché. Sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir. Illustrations h.t.
Cartes dépliantes et illustrations h.t.
Joint :
Recherches archéologiques en Asie centrale.
3 revues et un journal, sous emboitage in-4 bleu, pièce de titre
et logo Citroën en chagrin noir.
HACKIN, J.
Recherches archéologiques en Asie Centrale (1931).
Paris, les éditions d'art et d'Histoire, 1936.
Revue des Arts asiatiques.
Annales du musée Guimet. Tome IX. Numéro III. Paris, les éditions d'art et d'Histoire. 1935.
Revue des Arts asiatiques.
Annales du musée Guimet. Tome X. Numéro II. Paris, les éditions d'art et d'Histoire, 1936.
Journal asiatique.
Recueil trimestriel de mémoires et de notices relatifs aux études orientales. Paris, Librairie orientaliste Paul Geuthner, janviers-Mars 1932. N°1.

100 / 200 €

15
Expédition Citroën Centre Asie. IIIeme Mission G-M Haardt Audouin-Dubreuil.
1 vol. in-8 oblong. Reliure éditeur de feutre noir avec le sigle de calligraphie chinoise en rouge et noir, titre doré au plat supérieur. Carte, texte et nombreuses photographies.

Joint :
Extrait de l'Illustration du 28 février 1931.
Expédition Citroen Centre-Asie. 1 vol. in-folio. Couverture entoilée noire.

80 / 100 €

16
Revues
La Politique de Pekin, 1932, n°7 19e année, in-4 broché joint 5 Bulletins Citroën dont n°25,29,100,102.

50 / 80 €

17
Henry BARUÉ
De Saïgon à Paris par voie de terre. A.C.S.I., Saïgon, 1936.
1 vol. in-12. Dos de tissu brun, plats cartonnés, auteur et titre sur le plat, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Illustrations h.t.

50 / 80 €

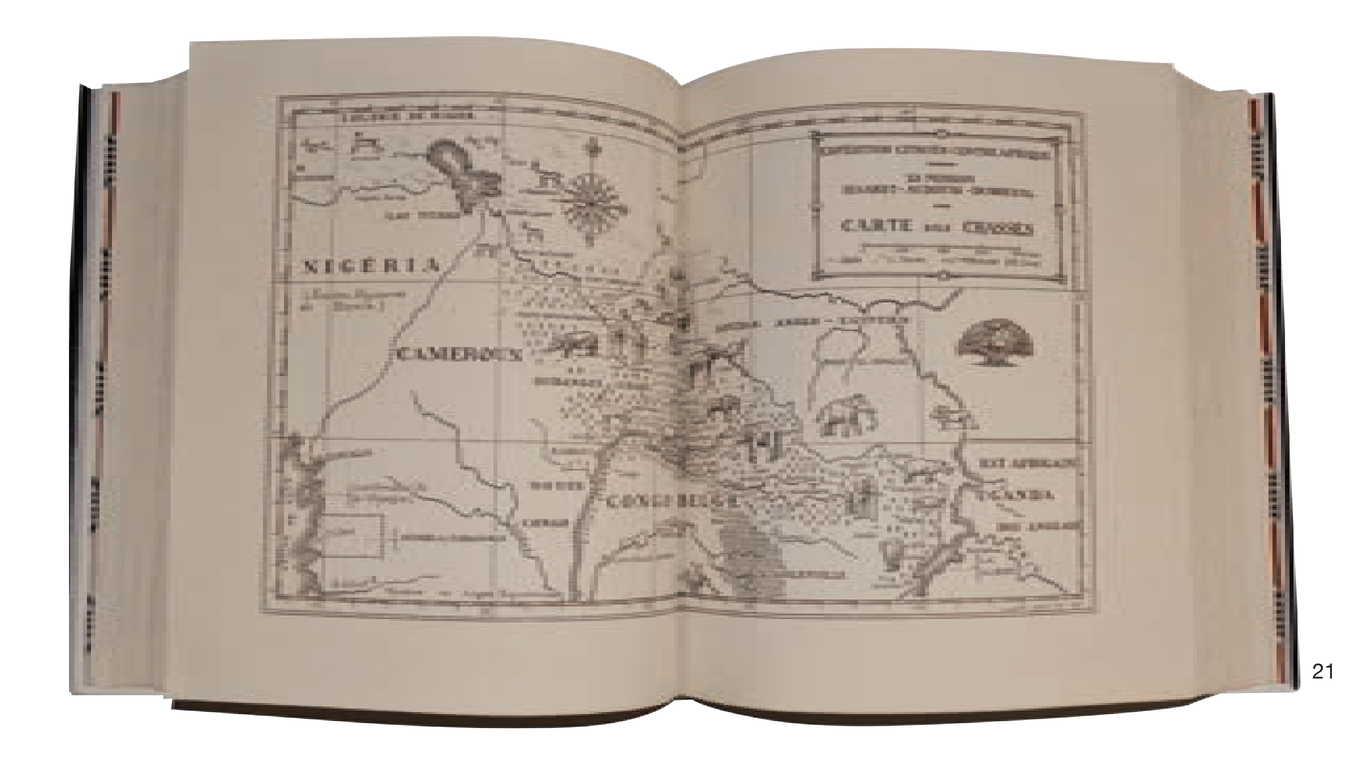
18
AMIGUET, Marcel
Seul vers l'Asie. Quatre ans en camion automobile.
Avec 52 dessins en noir, une carte, 25 illustrations en héliogravure, et 4 eaux-fortes originales de l'auteur.
Paris et Neuchatel, Editions Victor Attinger, 1934. 1 vol. in-4. Broché, couverture illustrée en rouge et noir. Tirage à 100 exemplaires sur papier de hollande chamois van gelder, n°98.
Très bon état.

100 / 150 €



16





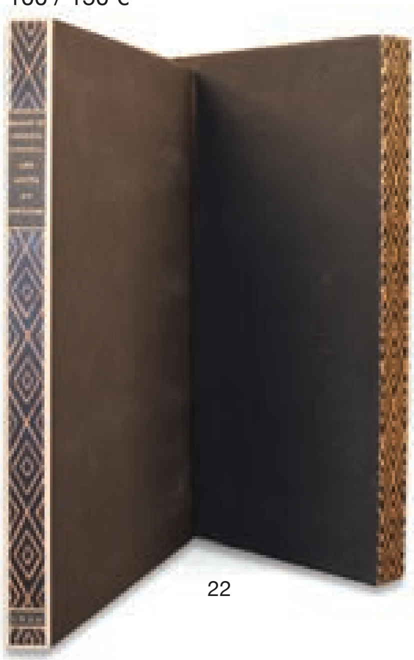
21

19
Louis BARZINI
De Pékin à Paris en soixante jours par le prince Borghèse.
Paris, Hachette, 1908.
1 vol. in-8. Reliure entoilée éditeur. Ouvrage illustré de 129 gravures et une carte.

Joint :
J.B SAUMONT
Sur les routes d'Annam. Hanoï, 1913.
1 vol. in-8. Broché, couverture illustrée.

MONTPENSIER, Duc de
La ville au Bois dormant. De Saigon a Ang-Kor en automobile.
Avec 89 illustrations dans le texte et hors texte d'après des photographies de l'auteur et deux cartes.
Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1910.
1 vol. in-8. Demi-chagrin rouge à coins, dos à nerfs, titre doré.
Coiffe supérieure abimée, mors fragiles.

100 / 150 €

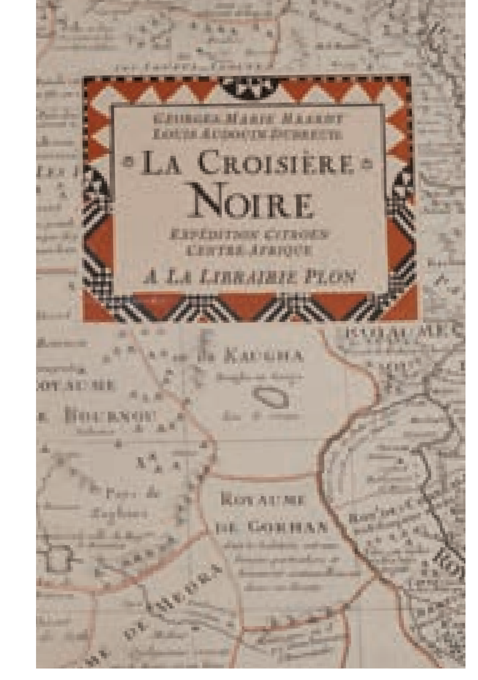

22

20
Ensemble de volumes sur la Croisière Jaune.Principalement des livres modernes.
Très bon état.

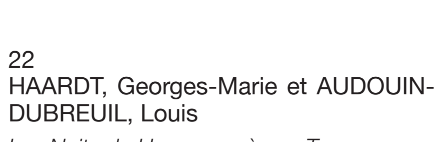
100 / 120 €

21
HAARDT, Georges-Marie
AUDOUIN-DUBREUIL, Louis
La Croisière noire. Expédition Citroën Centre Afrique.
Paris, Plon, 1927.
1 vol. in-4. Plein box noir et blanc mosaïqué représentant le profil d'une femme africaine, tête dorée, garde ornée de dessins africains peints à la main, chemise en demi maroquin noir à bande, étui bordé en maroquin noir, couvertures et dos conservés.
J.P. LAURENCHET.
Tirage à 2 500 exemplaires, celui-ci un des 500 exemplaires sur Madagascar.
Très bel exemplaire.

1 000 / 1 200 €

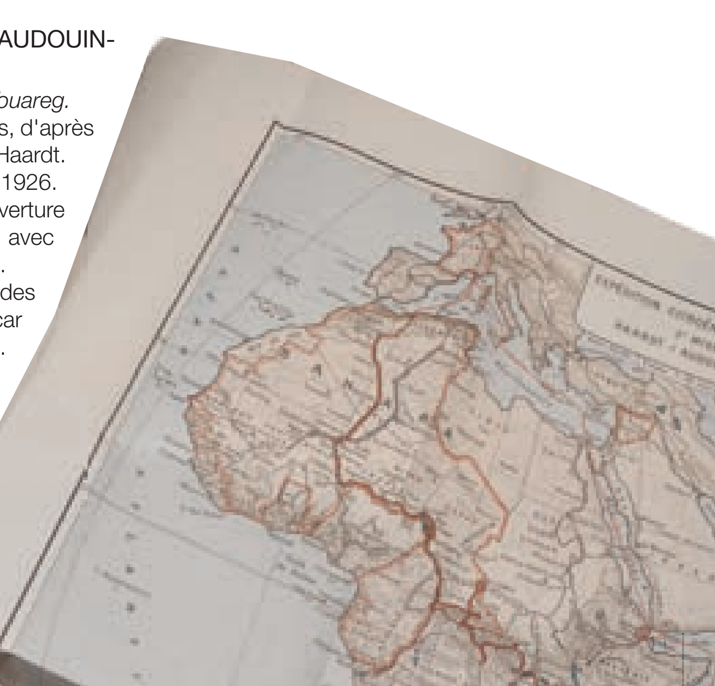


21



22
HAARDT, Georges-Marie et AUDOUIN-DUBREUIL, Louis
Les Nuits du Hoggar, poèmes Touareg.
Ornés de bois gravés par Galanis, d'après les dessins de Robert-Raphaël Haardt.
Editions d'art Devambez, Paris, 1926.
1 vol. grand in-8. Broché, couverture illustrée, sous chemise et étui avec décor africain. [BIRGITTE DALL].
Tirage à 500 exemplaires, un des 50 sur papier spécial Madagascar avec suite des bois gravés, n°46.
Fentes à l'étui.

400 / 500 €







23

23
Charles BRULL

Carnet de route du 4ème groupe de l'expédition Haardt - Audouin-Dubreuil.
Depuis Tabora jusqu'à Marseille. Tapuscrit avec corrections manuscrites.
1 vol. petit in-4. Demie percaline verte, sous emboitage, dos de maroquin noir, plats de tissu représentant le profil d'une femme africaine.
ATELIER LAURENCHET.
Sur un feuillet indépendant, "*de la part de Monsieur brull, prière de bien vouloir me retourner ce document dès que vous en aurez pris connaissance. le secrétaire de Mr brull. Candelier.*"

400 / 500 €



25



27

24

24
Georges-Marie HAARDT et Louis AUDOUIN-DUBREUIL

Le Raid Citroën. La première traversée du Sahara en automobile. De Touggourt à Tombouctou par l'Atlantide.
Introduction de Monsieur André Citroën.
Paris, Plon, 1924.
1 vol. in-4. Plein veau maroquiné bordeaux, dos à nerfs orné, titre doré, triple filet doré encadrant les plats avec fleurons d'angles et motif central, tête dorée, couvertures et dos conservés, sous emboitage de demi-maroquin brun, dos à nerfs orné.
ATELIER LAURENCHET.
Mors frottés, dos épidermé, dos de l'emboitage légèrement insolé.
Edition originale.
Illustrations hors-texte et in-texte, carte dépliante reliée in-fine.
Envoi de Georges-Marie HAARDT à Marcel LOURDE.

600 / 800 €

25
CROISIÈRE NOIRE
extraits de L'ILLUSTRATION
1vol. in-folio, demi percaline bordeaux, étiquette de titre sur le plat.

80 / 100 €

26
Ensemble de 2 programmes :

Programme du film *La Croisière noire* soirées des 4 et 9 mars. matinées des 7 et 14 mars.
2 feuillets in-4.
Théâtre national de l'Opéra.
Avec une illustration de IACOVLEF en noir au premier feuillet.
Itinéraire de l'expédition au dos du premier feuillet, programme au second feuillet, association d'aide aux veuves des militaires de la grande guerre, au dos.
On joint :
2 ilustrations volantes en couleurs de IACOVLEF.

Programme de la soirée de gala du 24 mars 1923.
Théâtre des Champs-Elysées. Au profit de l'association d'aide aux veuves des militaires de la grande guerre. première représentation du film Raid Citroën la traversée du sahara en auto-chenilles - mission HAARDT-AUDOUIN DUBREUIL.
Grande illustration en noir et or par LEPAPE, 1923.
Avec deux photographies de la traversée. Exclusivité Gaumont.
Rousseurs dans la pliure.

50 / 80 €

27
Georges-Marie HAARDT et
Louis AUDOUIN-DUBREUIL

La croisière noire. 2è épreuve et bon à tirer.
2 vols. in-8. En feuillets, sous deux pochettes cartonnées, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Cachet Plon Nourrit & Cie, Fabrication 1926.
Avec notes au crayon.
Manque fascicule 23, de la page 353 à 368.

200 / 300 €

28
Georges-Marie HAARDT et
Louis AUDOUIN-DUBREUIL

La croisière noire.
Plon, Paris, 1927.
Reliure entoilée bleue, piece de titre et logo Citroën en chagrin noir. Couvertures et dos conservés.
Edition originale sur papier d' alfa.

150 / 200 €




29


29


33

29
Missions Citroën
Ensemble de photos, cartes postales et documents divers. sous emboitage in-4 bleu, piece de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Joint :
une vidéo VHS d'enregistrement portant le titre Croisière Noire. Croisière jaune

30 / 50 €

30
Missions Citroën.
catalogues et divers. Tome I et Tome II.
Sous 2 emboitages in-4 bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Ensemble de revues diverses dont :
La croisière jaune. Relation cinégraphique.
Les expéditions Citroën entre Asie et Centre Afrique.

30 / 50 €

31
S.A.R. La princesse Hélène de France. Duchesse d'Aoste.
Vie errante. Sensation d'Afrique.
Ditta Francesco Viassone, Ivrea, 1921.
Portrait-frontispice de la princesse en phototypie.
1 vol in-4. Reliure éditeur cartonnée, couverture imprimée en rouge et noire.

20 / 30 €



34

32
D'Alger a Tamanrasset.
Mars 1934.
1 vol. in-4. Demi-chagrin rouge à la bradel, plats entoilés.
63pp. Carte d'itinéraire.
Présenté sous forme d'un tapuscrit.
Sur papier BFK. Nombreuses illustrations.
J. de Moustier. Sommier.

50 / 80 €

33
Mission en Afrique occidentale française.
Janvier - Avril 1929. Les Automobiles Saurer.
1 vol. in-4. Reliure à la bradel de papier brun à motif noir, sigle Saurer doré en bas à droite. Déchirure à un mors.
Titre imprimé, avec au dos, la carte de l'itinéraire de la mission.
Exemplaire non numéroté.
Album de photographies légendé à la main. 35 pages contenant chacune 5 à 6 photographies de 6 x 11 cm environ. On joint un ensemble de 18 photographies de 6,5 x 11 cm.

500 / 600 €

34
Circuit des Oasis.
28 janvier - 5 février 1939.
1 vol. in-4 oblong. Broché éditeur, avec ruban d'attaches.
Album de 52 photographies légendées et datées.
Avec un envoi "A Madame de Benoist en souvenir des journées lybiennes, Ch. Kuentz".

300 / 400 €


33 *Chasseur et son cady*


34 *11 - Ensablement*


34 *49 - Midi, roi des étés...*



35
P. Barbade & Pisani-Borg, Dr P. Pradal & A. Renaud

Vacances au Sahara.
Lafolye & J. de Lamarzelle, Vannes, 1934.
1 vol. in-8. Broché, couvertures illustrées, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Illustrations h.t.

30 / 40 €

36
COURTOT, Lieutenant-Colonel

Du golfe des Syrtes au Golfe du Bénin par le lac Tchad. Journal de marche de la mission Tunis - Tchad.
Maison française d'Editions, Albert Guénard, Tunis, 1926.
1 vol. in-8. Broché, couvertures imprimées, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Illustrations h.t.

50 / 60 €

37
PROUST, Louis

Visions d'Afrique.
Paris, Aristide Quillet, 1924.
1 vol grand in-8. Broché, couvertures illustrées. Dos en partie décollé.
Préface de M. Le Gouverneur Général Roume. Illustrations originales de Jean Maurice Bouillot.
Tirage à 25 exemplaires sur rapha Madagascar, n°21.
Avec un envoi de l'auteur à Paul Métadier.

40 / 50 €



38

38
MERCIER, Gustave

Le Centenaire de l'Algérie exposé d'ensemble. Gouvernement général de l'Algérie. Commissariat général de l'Algérie.
Alger, Soubiron, 1931.
2 vols. in-4. Broché, couvertures imprimées. Dos du tome 1 en partie décollé.
Légères rousseurs éparses.

80 / 100 €



39

39
A travers le désert avec les 6 roues Renault
1 vol. in-4. Broché, couverture illustrée d'un décor doré arabisant.
Illustrations hors et in-texte.
Joint :
Uun second exemplaire incomplet du titre.

50 / 60 €

40
Lot de 36 livres sur le Sahara :
PEYRÉ, Jospeh.
Sahara éternel.
Paris, Grasset, 1944
Tirage à 591 exemplaires, un des 10 premiers exemplaires sur Madagascar, n°6.
Non rogné.
WAUTHIER, Magdeleine.
Connaissance des sables.
Paris, Plon, 1934.
Avec un envoi de l'auteur.
SILBERT, Alfred.
Transafrique notes et souvenirs d'équipée.
Hanoi, I.D.E.O, 1932. Envoi de l'auteur. E. O. 110 exemplaires.
Un des 100 exemplaires sur papier bambou d'Indochine.
2 exemplaires de la Croisière Bleue et les missions d'Afrique. Bruxelles, edition Universelle, 1932.
Joint :
31 autres volumes brochés et reliés sur le Sahara et l'Afrique.

100 / 150 €

41
DELINGETTE

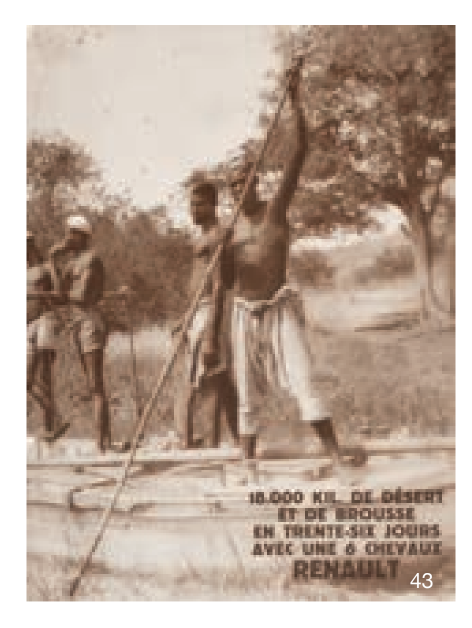
D'Oran au Cap en six roues par le commandant et madame Delingette.
Draeger,
1 vol. in-8 carré. Broché, couvertures illustrées en vert et noir.
Orné de bois de Jacques Boullaire.
Tirage à 100 exemplaires. Exemplaire non numéroté.
Avec un envoi de Delingette.

50 / 60 €

42
MISSION DU PRINCE SIXTE DE BOURBON

D'Alger au lac Tchad. Mission du prince Sixte de Bourbon avec voitures.
Delahaye, 1928.
1 vol. in-8. Broché, couvertures illustrées.
Illustrations in-texte.
Rousseurs aux premiers et derniers feuillets blancs.

50 / 80 €



43

43
ESTIENNE, G.

18 000 kil. de désert et de brousse en trente-six jours avec une 6 chevaux Renault.
1 vol. in-8 carré. Broché, couvertures illustrées.

30 / 40 €

44
Carnet de route de la 8744-E6

1 vol. in-8. Broché, couverture illustrée en couleurs.
La 10 HP de Dion Bouton au Maroc.
Nombreuses illustrations in-texte.

30 / 40 €

45
Lot de livres sur l'Afrique :
VALLÉE, Jean.
Images d'Afrique.
Notes prises au cours du raid Alger - Dakar - Alger.
Préfacées par Mac Orlan.
Paris, éditions Berger-Levraut, 1931.
THOMAS, Jean.
A travers le sud tunisien.
Paris, Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 1930.
BOUTET, Robert.
Caravanes d'acier.
Casablanca, éditions du Moghreb, 1935.
Envoi d l'auteur.
PALHORIES, Lucien.
Alger Ouagadougou.
Paris, Jean Vitiano.
Envoi de l'auteur..
ARRACHAT.
Paris - Dakar Tombouctou - Alger - Casablanca - Paris.
Quelques impressions de route. Paris, 1925.
Bois de Boullaire.
BOTTU, H.
Aperçus d'Afrique en quatrième vitesse.
Paris, Paul Vulin, 1934.
Tirage à 1000 exemplaires sur japon, n°148 réservé à Monsieur Clément Vautel.
Nombreux autres volumes sur le thème de l'Afrique.

60 / 80 €

46
TRANIN, Edmond.
Sur le dixième parallèle
Paris, Grasset, 1926.
1 vol. in-12 broché. Un des 8 exemplaires sur Lafuma., n°5.
Joint :
DUVERNE, G.
De l'Atlantique à l'océan Indien. Avec la mission Tranin-Duverne
1 nov. 1924 - 9 avril 1925.
Paris, Gianoli & Valentin, 1926. 1 vol. in-8 broché. 12 bois dessinés et gravés par Marcel Arthaud.
Tirage à 210 exemplaires, un des 200 exemplaires sur Alfa, n°24

100 / 150 €

47
Bugatti - LIEUTENANT LOISEAU,
À cent à l'heure à travers le sahara.
1 vol. in-12, broché, couvertures illustrées. Avec un envoi de l'auteur
Joint :
LOISEAU, Frederic.
Interdit aux moins de cinq ans.
1 vol. in-12. Broché. Avec un envoi de l'auteur.
Tirage à 500 exemplaires de luxe, n°265

100 / 150 €



48
Bugatti - LIEUTENANT LOISEAU,
À cent à l'heure à travers le sahara,
1 vol. in-12
Joint :
LOISEAU, Frederic.
Interdit aux moins de cinq ans. 1 vol. in-12 broché. n°112. Avec un envoi de l'auteur.

100 / 150 €



46

46

49
Henry VALLOTON-WARNERY
Sur une six-roues.
Lausanne, éditions Spes 1927. 1 vol. in-1é broché.
Edition originale
Envoi à Paul Morand : « *Cordial hommage d'un chauffeur vagabond incurable, à un brillant écrivain. Montana janvier 1930 »*
Joint :
Roger Crouquet
Croisière blanche.
1 vol. in-12, broché. Envoi de l'auteur.
+ un autre exemplaire

50 / 80 €

50
MOLE, André Capitaine
Les sources inédites de l'Automobilisme Saharien. 1916-1921.
Impr. Busson, 1928. In-8, 125pp., photos in-t., 1 lettre fac-similé, reliure pleine toile bleue roi couverture conservée (ateliers Laurenchet) Edition originale sur pate photo Sorel-Moussel

50 / 80 €

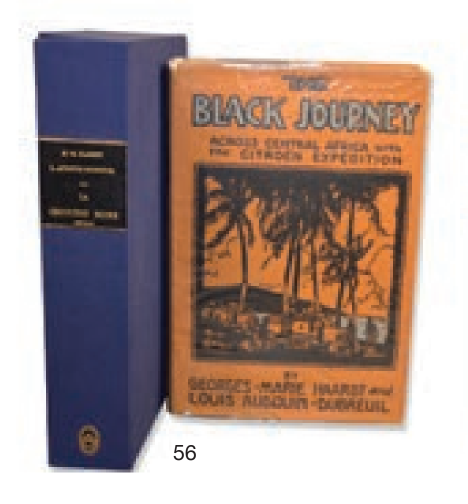


48

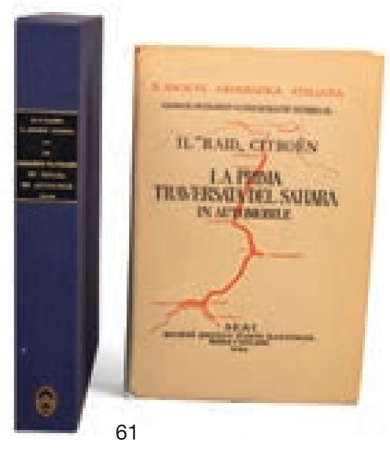




53



56



61

51
Ensemble de volumes de voyage sur l'Afrique,

dont 4 avec envoi de l'auteur, plaquettes publicitaires de la Transatlantique.

50 / 60 €

52
LE FÈVRE, Georges

An eastern Odyssey.
Boston, Little, Brown, 1935.
1 vol. in-8. Percaline éditeur, avec sa jaquette illustrée, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir. Déchirure à la jaquette.
Edition originale américaine.
Cartes dont une dépliante et illustrations hors-texte.

80 / 100 €

53
Roy Chapman Andrews

On the trail of ancient man.
G. P. Putman's sons, Londres, 1926.
1 vol. in-8. Percaline verte éditeur. Sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Envoi de l'auteur à Victor Point, cachet de Louis Audouin-Dubreuil.
Carte dépliante in-fine.

80 / 100 €

54
W. PETRO

Triple commission
John Murray, Londres 1968.
1 vol. in-8. Reliure entoilée éditeur, sous jaquette.
Envoi de l'auteur.
Boite en percaline bleue piece de titre et logo Citroën en chagrin noir.

10 / 20 €

55
Major-General Sir Ernest D. Swinton

Over my shoulder. The autobiography of Major-General Sir Ernest D. Swinton.
Oxford, George Ronald, 1951.
1 vol. in-8. Percaline éditeur, jaquette imprimée, sous emboitage bleu, piece de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Illustrations h.t.

50 / 60 €

56
Georges-Marie HAARDT et Louis AUDOUIN-DUBREUIL

The black journey.
New-York, Cosmopolitan book corporation, 1927.
1 vol. in-8.
Reliure percaline éditeur, sous couverture imprimée bicolore, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Edition originale de la traduction américaine.
Illustrations hors-texte.

40 / 60 €

57
Georges-Marie HAARDT et Louis AUDOUIN-DUBREUIL

The black journey.
London, Geoffrey Bles, 1928.
1 vol. in-8. Cartonnage éditeur. Sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Edition originale de la traduction anglaise.
Illustrations hors-texte.
Rousseurs aux premiers feuillets.

60 / 80 €

58
Georges-Marie HAARDT et Louis AUDOUIN-DUBREUIL

Across the Sahara by moto car. Translated from the french by E.E. Fournier d'Albe.
Introduction de André Citroën. Illustrations de Boutet de Monvel.
London, T. Fisher Unwin Ltd, Adelphi Terrace, 1924.
1 vol. in-8. Reliure entoilée éditeur. sous emboitage bleu, piece de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Edition originale anglaise.
Envoi des auteurs à Sir Coryndon.

60 / 80 €

59
Georges-Marie HAARDT et Louis AUDOUIN-DUBREUIL

Across the Sahara by moto car. Translated from the french by E.E. Fournier d'Albe.
Introduction de André Citroën. Illustrations de Boutet de Monvel.
New-York, D. Appleton and Company, 1924.
1 vol. in-8. Reliure entoilée éditeur. Sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Edition originale américaine.
Rousseurs sur les tranches. Accrocs aux coiffes.

60 / 80 €

60
Georges-Marie HAARDT et Louis AUDOUIN-DUBREUIL

Die erste Durchquerung der Sahara im Automobil.
Berlin, Grunewald, 1924.
1 vol. in-8. Reliure entoilée éditeur. Sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir.
Traduction de Paul Fohr.
Edition originale allemande.
Illustrations hors-texte.

50 / 60 €

61
Georges-Marie HAARDT et Louis AUDOUIN-DUBREUIL

La prima traversata del sahara in automobile.
Roma - Milano, S.E.A.I, 1926.
1 vol. in-8. Reliure cartonnée éditeur, couvertures imprimées en rouge et noir, sous emboitage bleu, pièce de titre et logo Citroën en chagrin noir. Accident à la coiffe supérieure.
Edition originale italienne. Avec illustrations hors-texte.
Tirage à 100 exemplaires, n°40. Proprieta letteraria riservata.

80 / 100 €





63

62

The National geographic magazine. Missions Citroën.

1 vol. in-8. Reliure entoilée bleue, pièce de titre de chagrin noir, logo Citroën en pied.
Divers numéros reliés : January 1924. June 1926. June 1931. November 1932. December 1933. October 1935. january 1936.

Joint :

GRANDIDIER, G.

La Géographie. Revue mensuelle.

Tome XLI. Janvier à Mai 1924.
Société de géographie, 1924.
1 vol. in-8. Demie percaline bleue. Dos épidermé. Cartes dépliantes.

30 / 40 €

63

GOERGER, Hélène-Albert

Paysages du monde.

Poèmes. Préface de Louis Audouin-Dubreuil. Bois originaux de Noël Santon.
Collection "le Sorbier", Editions Corymbe, 1938.
1 vol. in-8. Broché, couvertures imprimées.
Tirage à 350 exemplaires, celui-ci un des 20 premiers exemplaires sur japon impérial n°XIV.

60 / 80 €

64

Revue. L'automobiliste. n°1 Octobre 1966 - n°60 Mai 1982.

Revue in-8 oblong. Le premier n° en reliure éditeur cartonnée, les autres
numéros, brochés tels que parus,
dans des classeurs bleus.
6 classeurs.

Joint :

les Revues n°61, n°62, 64, 66, 67 et double n°71-72.

150 / 200 €

65

Revue. Anthologie de l'automobile

sous 2 classeur de skivertex bleu n°1 septembre 1968 au n° 38 quatrième trimestre 1975 collection complète

100 / 150 €

66

Ensemble de 5 vols modernes :

DESCHAMPS

La cuisine des croisières Citroën ,

GOURLAY, Patrick

Regards sur la croisière jaune, DAULIAC

La croisière jaune,

DESCHAMPS

Croisière jaune chroniques 1929 - 1933,

ROUXEL

Renault en Afrique croisières automobiles et raids aériens 1901-1939.

Très bon état général.

30 / 50 €

67

Ensemble de vols en anglais :

Stella COURT TREATT.

Cape to Cairo.

London, Calcutta, Sydney, George G. Harrap & Compagny Ltd, 1927. Illustrations

Isabel ANDERSEN.

From Corsair to Riffian.

Boston, N Y, HougtonMiflin Company, 1927

Emma BURBANK AYER.

A motor Flight through Algeria and Tunisia.

Seconde edition. Chicago, A.C. McClurg & Co, 1911. Avec un envoi de l'auteur
M.H. ELLIS. Express to Hindustan. N Y, Dodd, Mead & Co, 1929. Illustrations

T.R. NICHOLSON.

The wild Roads.

London, Jarrolds, 1969

E. Alexander POWELL.

By camel and car to the peacock throne.

N Y, London, The Century Co, 1923. Kathryn HULME. Arab interlude.Illustrations by Helene VOGT. Philadelphie, Macrae. Smith compagny, 1930. Avec un envoi de l'auteur.
et 20 autres volumes de littérature de voyage en anglais ...

100 / 150 €

68

Lot de vols divers de voyages.

Expéditions et divers. revues Renault. Diverses photographies.

30 / 50 €



65

69

BAUDOT (J.-C.), SEGUELA (J.). CESAR

La Terre en Rond. 100.000 kilomètres en 2 CV Citroën.

Servant-Crouzet, 1960. Petit in-8 oblong, broché, couverture illustrée, 36 pp.
Amusante plaquette émaillée des commentaires désinvoltes des auteurs, Jean-Claude BAUDOT et Jacques SEGUELA. Illustré de 10 photos hors-texte et de 10 dessins de CESAR la plupart hors-texte.

Joint :

10 photographies originales du raid (format 130 x 180 mm. à 160 x 240 mm.) la 2 CV à Angkor, incidents du parcours divers, gens rencontrés…

350 / 400 €

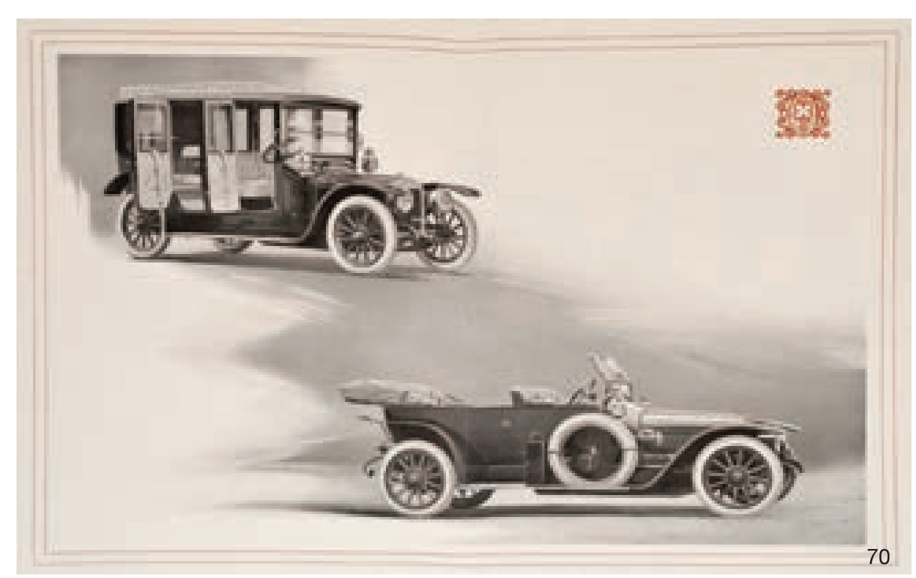
70

BRASIER

Automobiles Brasier 1913.

Paris, Draeger, 1913, broché, brochure publicitaire crème, grille Brasier en médaillon rouge.
Les voitures Brasier pour 1913 bien présentées dans cette publicité signée Draeger. Pliure médiane.

100 / 120 €



70



75

71
AUTOMOBILES-DELAUNAY BELLEVILLE

L'Auto, la route et l'homme.
Paris, Draeger, [1920], cartonnage gris, couverture imprimée en relief.
Tome I qui n'a pas connu de suite. Déchirures et manques au dos, petits accidents à la couverture.

160 / 180 €

72
PANHARD et LEVASSOR

Si......! S'ils avaient eu l'automobile.
S.l., Vidal & Coqueret, 1913, in-4 oblong, cartonnage brun marbré.
Catalogue d'automobiles à prix marqués. Le texte humoristique de Paul Arosa met en scène des événements historiques qui auraient trouvé un autre dénouement si les automobiles Panhard et Levassor avaient pu intervenir à temps (la fuite de Varenne, Roland à Roncevaux...). Chacun des huit modèles présentés est accompagné d'une reproduction contemporaine de l'événement. L'aquarelle mettant en scène l'automobile salvatrice lui fait face.
Petites usures aux bords, frottements aux coins.

250 / 300 €

73
RUDGE WHITWORTH

PALMARES, La roue métallique à rayons, les roues détachables.
Paris, Office d'éditions d'art, 1924, couverture estampillée au logo en rouge et or de Rudge-Whitworth.

80 / 100 €



76

74
AUTOMOBILES - PEUGEOT

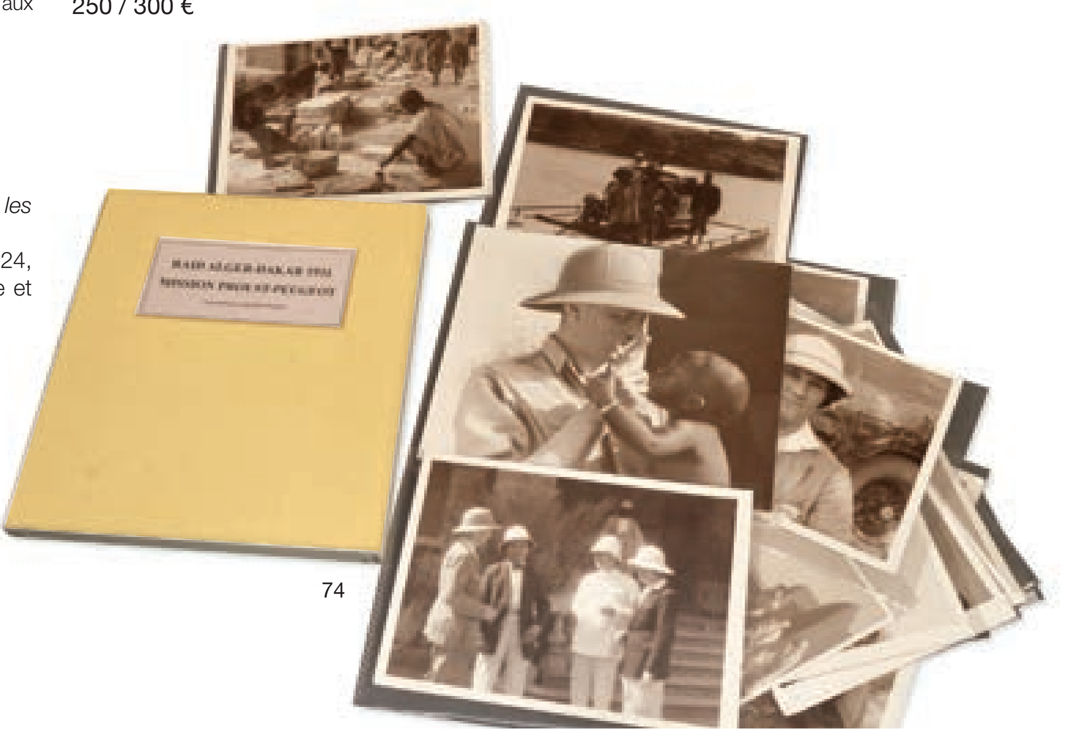
Raid Alger-Dakar. 1931. Mission Proust-Peugeot. Seize photographies originales d'époque.
sous étui cart. jaune.
120 x 166 mm.

200 / 250 €

75
ALFIERTI, LACROIX

Autoinaffiatrici e carri botte S.P.A. / Autoambulanze S.P.A. / Automobili industriali S.P.A.
Milan, 1914. 3 catalogues in-8 carré, brochés de la société S.P.A. (Società Piemontese Automobili), un des principaux constructeurs automobiles turinois, mais aussi de moteurs pour avions et véhicules industriels. Dans les années 20, elle passera sous le contrôle du groupe Fiat.

250 / 300 €



74



77

76
GOURDON, Michel

Maquette de la couverture du roman de Mario Ropp, aux Editions Fleuve Noir sous le titre "*Une entourloupe royale*".
Gouache signée en bas à droite, titrée au verso, 1978,
Magnifique représentation d'une Bugatti Royale.
44 x 32 cm.

600 / 700 €

77
BELLENGER, Jacques

"Marchera mieux avec les accus Fulmen".
Maquette d'affiche gouachée, signée et datée, 1929,
40 x 26.5 cm,
encadrée

160 / 180 €



78


79

78

CITROEN ; BAILLY (Christian). GILLON, JUILLARD, MARTIN (Jacques), ARNO, BLANC-DUMONT, CABANNES, DADELLO, DARROW, GIGI, LOISEL

1986. Les Chevrons voient rouge.

Paris, 1985, in-folio, portfolio de 10 planches, sous chemise et étui toilés blanc, logo Citroën imprimé en rouge, deux chevaux dressés imprimés en noir.

Tirage limité à 650 exemplaires et 150 exemplaires épreuve d'artiste. Un des 650, N°557.

Bien complet des 10 planches en couleurs, toutes signées à la main par le dessinateur..

Petites usures et frottements à la couverture.

400 / 500 €

79

La France Automobile

Année 1903

2 vols. – demi-reliure

300 / 400 €

80

La France Automobile

Année 1905

2 vols. – demi-reliure

300 / 400 €

81

COURTEAULT, Pascal

Automobiles Voisin -1919/1958

White Mouse édition – 1991

Exemplaire numéroté 2836

Calandre automobile plastique sur le premier plat. Emboîtage carton

500 / 1 000 €

82

Panhard - Levassor

Catalogue pour l’année 1914 contenant sept planches en couleurs

Couverture au sigle PL en métal doré

37 x 56 cm

Usures

180 / 220 €

83

Ferrari Yearsbook 1958

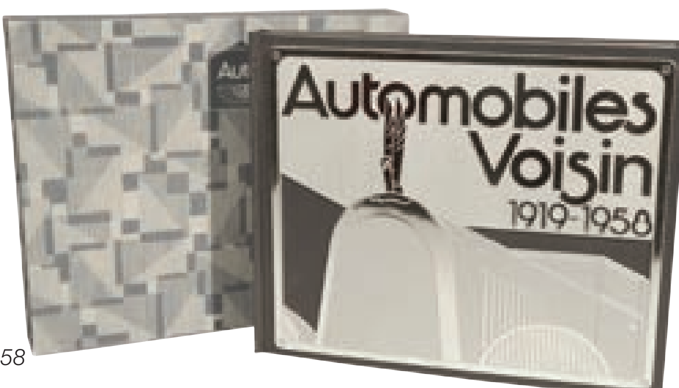
On joint une carte de visite Enzo Ferrari

1 000 / 1 100 €

84

Catalogo Bolaffi Delle Fiat 1970

200 / 250



81



89

85
Encyclopédie Giorgio
de 1885 à nos jours, complète, neuve, emballage d'origine (avec Gag Achille Talon)

40 / 45 €

86
Votre Peugeot 203,
Editions pratiques automobiles
Votre DS 19, Editions pratiques automobiles
2 vols.
On joint :
deux Guides Bergougnan : La Côte d'argent et les Pyrénées; La Route des Alpes

30 / 50 €

87
Ensemble de catalogues de pièces détachées Lancia :

Flavia 815-818-819-820, Beta II, Beta 828, Autobianchi A112, Superjolly 315, Coupé Flaminia
On joint :
Un catalogue d'outillage Lancia

30 / 40 €

88
Ensemble de manuels de réparation Porsche :
911 / 912 - 7 classeurs; 924 / 928 - 10 classeurs; 930 Turbo - classeurs; 944 - 1 classeur; 2 classeurs service après-vente
On joint :
Un manuel de réparation BMW 1500 à 2000

180 / 220 €

89
Automobile Quarterly
Collection de 51 volumes de 1962 à 1979
Années 1962, 1963, 1964, 1967, 1968, 1970, 1973 complètes

50 / 80 €

90
Le Mécanicien Moderne
Description d'une automobile à pétrole. La locomotive Compound. 3 vols, reliure en toile (usures)
On joint :
Allo Paris…Ici piston
Revue ECP 1933

20 / 30 €

91
Valise du jeu
« Les 24 heures du Mans » (Incomplet)
On joint :
deux maquettes en papier à réaliser.
Jouets Ellen Reproduction d'une Série A modèle n°2, type « coach décapotable »

15 / 20 €

92
Ensemble de 12 volumes Renault, Peugeot et Citroën
René BELLU, *Toutes les Renault;* MONCET, DUDOT, SAGE, *Renault F1, Les années turbo;* RENAULT, *Un siècle de tradition haut de gamme et l'album de la Formule 1;* Dominique PASCAL, *R8 Gordini;* Olivier BRETON, *Histoire de victoires;* SEDILLOT, *Peugeot de la crinoline à la 404;* Jacques WOLGENSINGER, *André Citroën;* René BELLU, *Toutes les Citroën;* Bernard LAURENT, *Citroën 5HP*

60 / 80 €

93
Ensemble de 10 volumes relatifs au sport automobile :
J.H LARTIGUE, *Les autos;* DINGO, *Dix ans de tôle;* Gérard CROMBAC, Colin CHAPMAN, *L'épopée Lotus en Formule;* Gérard CROMBAC, *Matra;* Michael FROSTICK, *A history of Monte Carlo Rally;* David Douglas DUNCAN, *Grand prix of Monaco;* Pierre FOUQUET-HATEVILAIN, *Gordini vécu par Robert Manzon;* Pierre GARY, *Le Tour de France Auto 1994;* G.M FRAICHARD, *Le sport automobile;* Alain PROST, *Vive ma vie*

40 / 60 €

94
Ensemble de catalogues de ventes automobiles

10 / 15 €



93

95
Ensemble de revues
Science et Vie, Cavallino et divers

10 / 15 €

96
Lot de brochures
Ferrari, Bugatti et Porsche et photographies

10 / 15 €

97
Une revue Nurburgring 1968

10 / 15 €

98
Automobiles Classiques
Ensemble d'environ 60 revues

10 / 15 €

99
Ensemble de 14 volumes divers :
Almanach du Touring Club de France, 1932; Guide Michelin, 1906; L'Europe en automobile, 1934; André LENÉ, *Dictionnaire de l'aviation;* Marcel ASTRUC, *L'automobile à la portée de tous;* Henri PETIT, *Les moteurs;* Philippe GIRARDET, *Voyage autour de ma voiture;* Guy de LARIGAUDIE, *Paris Saigon; Les albums du petit mécano, l'avion;* et divers

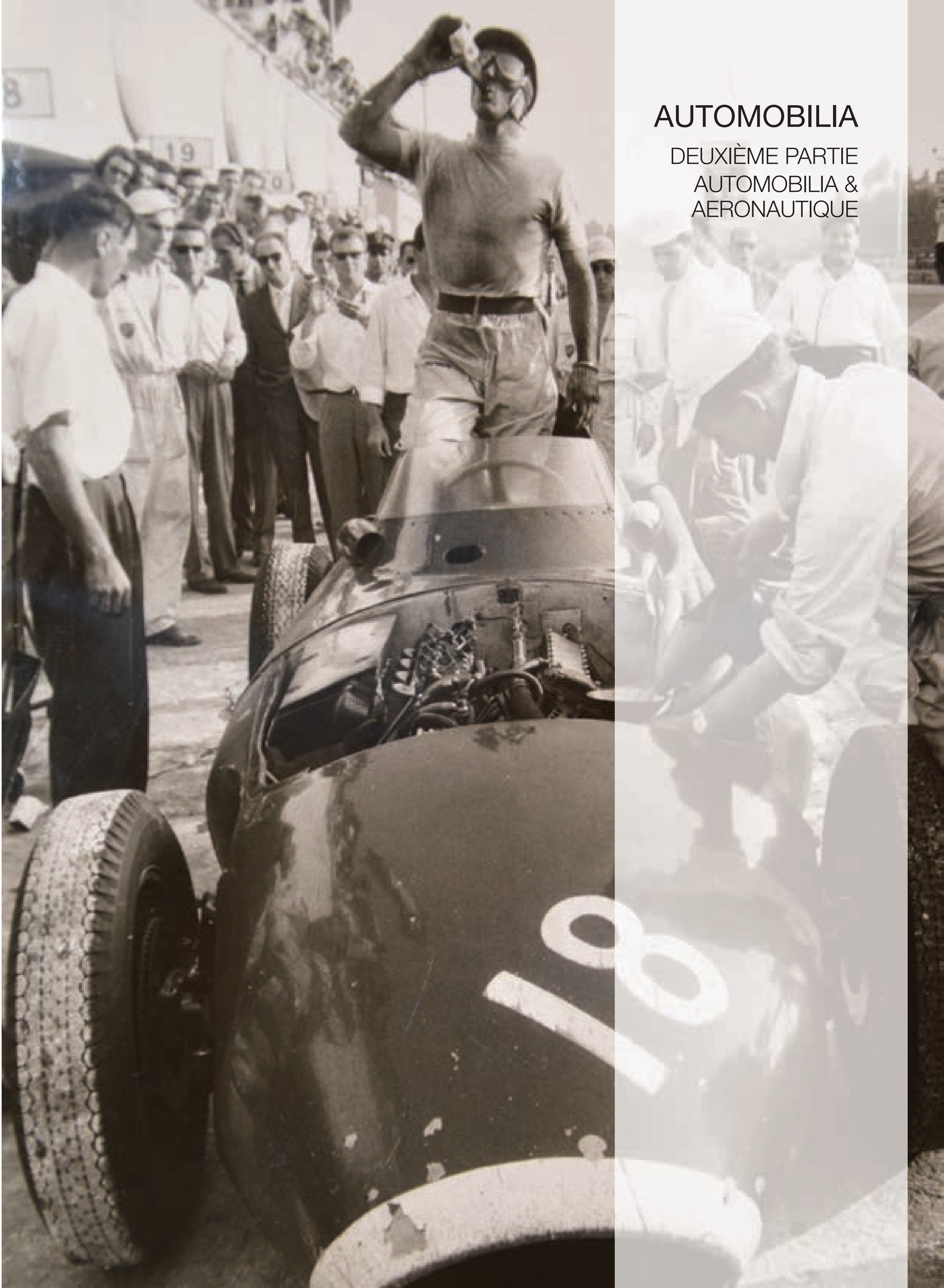
80 / 100 €

100
Ensemble de 14 volumes sur le thème de l'automobile:
Bruno RIHET, *Au fil de l'huile II;*George BARRIS, *Cars of the Stars;* Peter ROBERTS, *Le Monde fascinant des Autos;* Claudes ROUXEL, *Chenard & Walcker;* P.A MILLEREAU, *Jaguar « E »;* Ray MILLER, *Thunderbird;* Jean SAUVY, *Les automobiles Aries; American Cars of the 1930s; American Cars of the 1940s;* P. CASUCCI, *Le guide des voitures anciennes 1905 à 1939;* et divers

40 / 60 €

101
SALVAT Bernard
Terrot - Magnat-Debon
1 vol. numéroté HC 47 avec envoi de l'auteur
Emboîtage entoilé

30 / 40 €

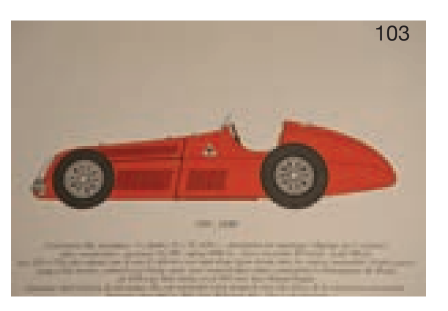


AUTOMOBILIA

DEUXIÈME PARTIE
AUTOMOBILIA & AERONAUTIQUE









102
Lot d'objets automobilia comprenant :
Une mascotte de radiateur en régule signée H. Fuger, figurant une hirondelle, une tête de cheminot en faïence formant pot à tabac, un tacot en verre moulé, deux assiettes en faïence fine à décor de scènes humoristiques, un briquet Mobiloil, sept porte-clefs divers, trois médailles commémoratives, et divers
Accidents

20 / 30 €

103
Ensemble de trois portfolios :
- Portfolio du centenaire Ettore Bugatti contenant 8 planches imprimées
- Portfolio Alfa Romeo contenant 7 planches imprimées
- Portfolio Oldtimer contenant 30 planches imprimées

30 / 50 €

104
Porsche - Volkswagen
Portfolio contenant 24 planches imprimées
Taches, pliures

20 / 30 €

105
Ensemble contenant **des diapositives et des photographies**

70 / 80 €

106
Le Tour que j'aime **et une revue Shell.**
Dessins illustrés sur le Tour Auto

70 / 80 €

107
Lot d'automobilia comprenant :
Quatre reproductions d'après Geo Ham; ensemble de 21 Hors série de la revue Science et Vie entre les années 1948 et 1972; une brochure TR4 A, une revue technique CX, une brochure BMW 1800 TI, un livret de bord et deux carnets d'instructions
On joint six porte-clefs et une règle publicitaire

20 / 30 €

108
Programme du 32ème Grand Prix d'Italie
Monza 1961

45 / 50 €

109
Disque 45 tours
Coccinelle - Volkswagen

100 / 120 €

110
Dossier du 4ème Grand Prix de France
2 juillet 1971

50 / 60 €

111
Drapeau du journal l'Equipe
On joint un badge tissu de l'Automobile Club de Nice Côte d'Azur

60 / 70 €

112
Revue France Porsche
Février 1967, n°3

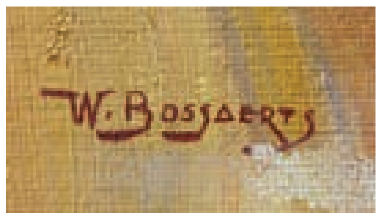
35 / 40 €

113
Programme et ticket d'entrée pour le Grand Prix d'Italie
10 septembre 1961

50 / 60 €

114
Programme du Grand Prix de Monaco 1961
On joint les temps des qualifications

100 / 120 €



115
Walter BOSSAERTS
(1908-2001)
Course automobile
Huile sur toile signée en bas à droite
38,5 x 48 cm

3 000 / 3 500 €



116

116
Géo HAM
(Georges Hamel, 1900-1972)

Circuit de Saint Cloud 9 juin 1946
Rare affiche pour une course de motos
Entoilée
159 x 115 cm

5 000 / 5 500 €

117
N.V.



118
MB Automobile

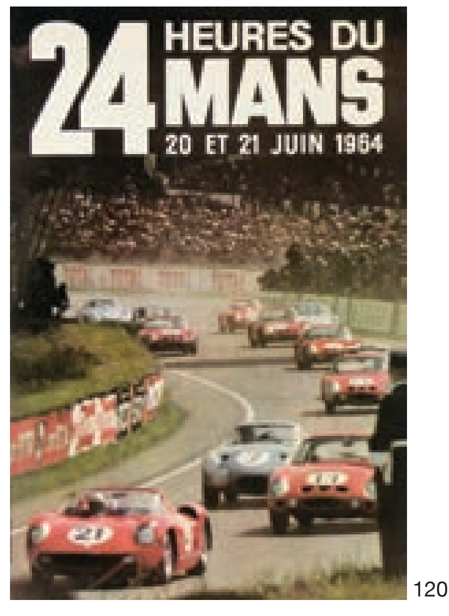
Automobiles La Buire - Lyon - E-Pur-Si-Muove, 1910

Affiche publicitaire

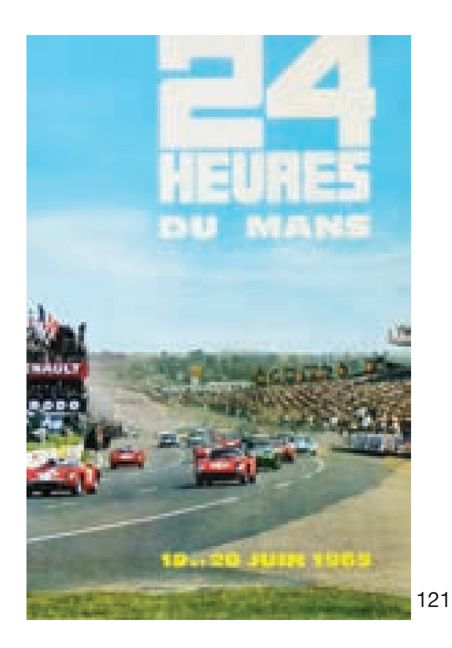
Entoilée

157 x 116,5 cm

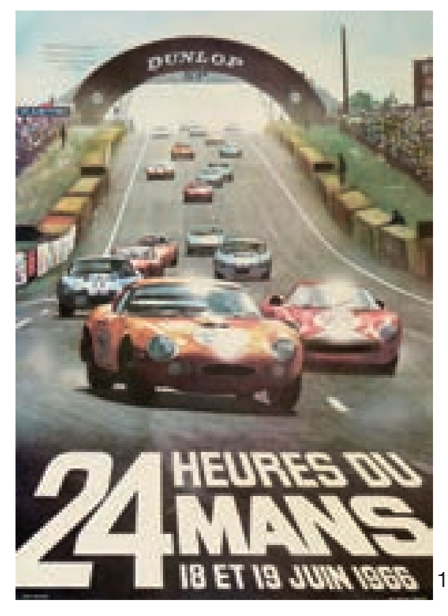
1 200 / 1 500 €



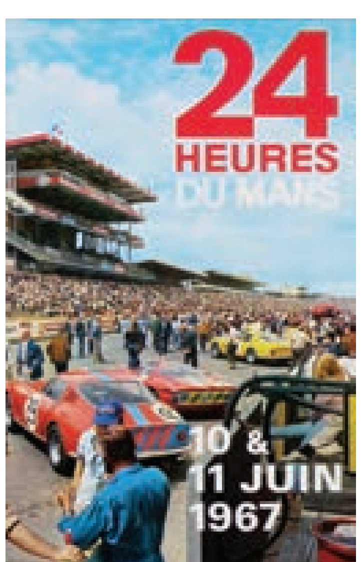
120



121

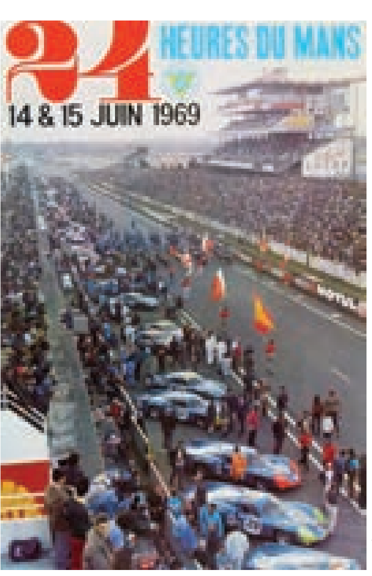


122



123

124



125

119
"Le Mans"
Affiche pour le film "Le Mans" avec Steve Mc Queen et Elga Andersen, 1971
Imprimerie Lalande-Courbet
Entoilée
155 x 115 cm

1 500 / 1 800 €

120
«Les 24 Heures du Mans 1964»
Affiche, photo Paris- Match (Ferrari dans les esses)
Imprimerie Thivillier
Entoilée
57 x 38 cm

600 / 800 €

121
«Les 24 Heures du Mans 1965»
Affiche, photo Delourmel
Imprimerie Oberthur
Entoilée
60 x 39,5 cm

600 / 800 €

122
Les 24 Heures du Mans 1966
Affiche, photo Delourmel
Imprimerie Thivillier
Entoilée
57 x 39 cm

600 / 800 €

123
Les 24 Heures du Mans 1967
Affiche, photo Delourmel
Imprimerie Oberthur
Entoilée
58 x 37 cm

600 / 800 €

124
Les 24 Heures du Mans 1968
Affiche, photo Delourmel
Imprimerie Oberthur
Entoilée
52,5 x 40 cm

600 / 800 €



119

125
Les 24 Heures du Mans 1969
Affiche, photo Delourmel (Les Alpine au départ) Imprimerie Oberthur Entoilée
59 x 40 cm

600 / 800 €



131

126
Ensemble de trois affiches
Paris-Nice 1967; Le Tour de France Automobile 1979; 22ème Grand Prix automobile Monaco 10 mai 1964
Déchirures

10 / 15 €

127
Ensemble de trois photographies
de presse Jean-Pierre Beltoise

30 / 35 €

128
Ensemble de trois photographies
de Jackie Stewart, l'une portant un autographe

45 / 50 €

129
Ensemble de dix photographies
du Raid Afrique 1973

40 / 45 €

130
Ensemble de trois photographies
des essais Roadster Mercedes 300 SL par Stirling Moss

50 / 60 €

131
Ensemble de quatre photographies
de Stirling Moss sur Cooper

50 / 60 €

132
Photographie de presse
pour le lancement de l'Austin Healey Sprite MK III

40 / 45 €

133
Photographie de presse
pour le lancement de la Jensen Interceptor

40 / 45 €

134
Photographie de presse
pour le lancement de l'Austin Healey MK III

50 / 60 €



129

135
Photographie de presse
pour le lancement de la Triumph 2000 en 1966

30 / 40 €



136

136
Photographie autographe
de Jean Behra le 19 juin 1956, victorieux des 1000 km de Paris sur Mazerati 3 litres avec Rosier

180 / 220 €

137
Autographe de Jim Clark

100 / 120 €

138
Cravate de la FFSA
Dave Malkay

35 / 40 €



129

139
Cravate des 24 Heures du Mans
Pacault-chemises au Mans

40 / 50 €

140
Foulard des 24 Heures du Mans
Hermès - Paris

70 / 80 €

141
Foulard du Rallye d'Alençon
25 mars 1956

30 / 40 €

142
Cravate Mobil Economy Run
Hermès-Paris

35 / 40 €

143
Invitation et cravate du Grand Prix d'Espagne - 1969

45 / 50 €

144
Foulard en soie Gamme Fiat

150 / 180 €

145
Foulard en soie Mille Miglia
retraçant le parcours de l'épreuve 30 avril-1er mai 1955

250 / 280 €



146
Chrysler
Montre bracelet homme en forme de volant d'automobile.

30 / 40 €

147
Stratos - Bertone
Montre bracelt homme à cadran digital
On joint :
un écrin Tissot 2005

200 / 250 €

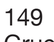
148
Opel
Montre bracelet homme

15 / 20 €

146 147 148 149

149
Gruen - Oldsmobile
Montre bracelet homme

30 / 40 €



149 bis
Vide poche - Montre de bord d'automobile
Placage de bois de loupe dans des encadrements à filet.
Au centre, une montre de bord «8 jours
Dim : 12 x 27,5 x 10,5 cm

300 / 400 €

149 ter
Montre de bord,
l'aiguille des secondes à 6 heures
On joint une plaque photographique représentant une automobile
Diam : 5 cm - Dim : 13 x 18,5 cm

150 / 200 €

150



151

150
Monoplan de compétition - circa 1930
Belle maquette de direction en bois et métal sur socle
31 x 42 x 40 cm

2 500 / 3 000 €

151
Biplan Heinkel de compétition - circa 1930
Belle maquette de direction en bois et métal sur socle
43 x 39 x 42 cm

2 500 / 3 000 €

152
Deux serre-têtes
en cuir fourré

20 / 30 €

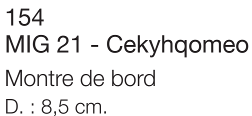


153









154





155

153
MIG 29 - Cytok
Montre de bord - chronographe
D. : 8 cm

200 / 300 €

154
MIG 21 - Cekyhqomeo
Montre de bord
D. : 8,5 cm.

150 / 200 €

155
Chronomètre de bord
Le Mans

100 / 150 €



158

156



159



160



161



157

156
Lalique France

Trophée du concours d'élégance Monte-Carlo 2013 au modèle de la mascotte « Victoire » en cristal moulé, signé et numéroté 056
H. : 14 cm - P. : 23 cm

On joint :
un presse-papier en verre gravé Le Mans Classic – Autoretro 2006
D. : 20 cm

100 / 150 €

157
Claude Nicolas - Paris

Peugeot 205 T16 en cristal moulé
H. : 8,5 cm ; L. : 11 cm ; P. : 25 cm

80 / 120 €

158
R. LALIQUE

Mascotte "Coq Nain"
Verre blanc moulé-pressé. Signée. Modèle créé en 1928
H. : 21 cm
Catalogue raisonné F. Marcilhac, ref : 1135

800 / 900 €

159
R. LALIQUE

Mascotte "Tête d'Aigle"
Verre blanc moulé-presse. Signée. Modèle créé en 1928
H. : 11 cm
Catalogue raisonné F. Marcilhac, ref : 1138

1 000 / 1 200 €

160
M. PODIEBRAD

Mascotte "La Flèche", circa 1920 - 1940
Bronze argenté. Signée. Montée sur un socle en marbre
H. : 22 cm

700 / 800 €

161
M. GUIRAUD-RIVIERE

Mascotte "Boxeur", circa 1920
Bronze patiné. Signée
H. : 14,5 cm

1 500 / 1 800 €

162
Mascotte Voisin

Grande cocotte Voisin, emblème de la marque des automobiles et avions Voisin
Feuilles de métal découpées
Travail contemporain
H. : 92 cm

4 500 / 5 500 €



162







171



164



169



171



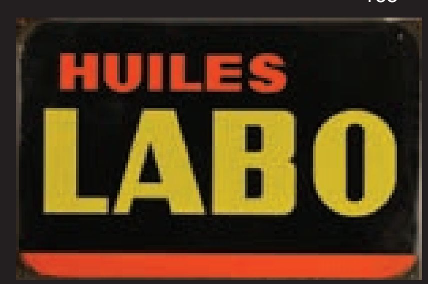
165



170



172



166



170



167



168

163
Gargoyle
Plaque émaillée
100 x 175 cm Petits accidents

500 / 700 €

164
Mc Kormick
Plaque émaillée
80 X 120 cm Petits accidents

100 / 150 €

165
La Turin - Assurances
Plaque émaillée
45 x 60 cm Petits accidents

30 / 50 €

166
Huiles Labo
Plaque émaillée
31 x 48 cm Petits accidents

50 / 100 €

167
Accumulateurs Fulmen
Plaque émaillée
58 x 38 cm Petits accidents

50 / 100 €

168
Toneline
Plaque émaillée
H. : 40 cm - L. : 60 cm
Petits accidents

300 / 400 €

169
Ensemble de deux plaques émaillées :
Talons Wood-Line 20 x 40 cm
Antargaz 45 x 60 cm
Petits accidents

30 / 50 €

170
Ensemble de deux plaques émaillées :
Clapion - Prince des Vins
H. : 30 cm - L. : 60 cm
Groupement des Epiceries Viennoises
D. : 45 cm Petits accidents

50 / 70 €

171
Ensemble de trois plaques émaillées :
Engrais Complets Saint Gobain
H. : 63 cm - L. : 47,5 cm
Engrais PEC (deux plaques)
H. : 57 cm - L. : 50 cm
Petits accidents

50 / 100 €

172
Jaeger - Appareils de bord - Commutateurs
Plaque
34 x 49 cm
Corrosion

30 / 50 €



173



175



177



174



176



178



179

173
Badge
du XIIème Rallye Automobile
Monte Carlo 1933
D. : 8,5 cm

100 / 200 €

174
Badge
du XIIIème Rallye Automobile
Monte Carlo 1934
D. : 9 cm

100 / 200 €

175
Badge du XIVème Rallye Automobile
Monte Carlo 1935
D. : 9 cm
Petits accidents

100 / 200 €

176
Badge
du XVème Rallye Automobile
Monte Carlo 1936
D. : 9 cm

100 / 200 €

177
Badge
du XVIIème Rallye Automobile
Monte Carlo 1952
D. : 9 cm

100 / 200 €

178
Badge
du XIXème Rallye Automobile
Monte Carlo
D. : 9 cm
100 / 200 €

179
Badge
du XXème Rallye Automobile
Monte Carlo
D. : 9 cm

100 / 200 €

180
Deux badges de calandre
"La Préservatrice"

40 / 45 €

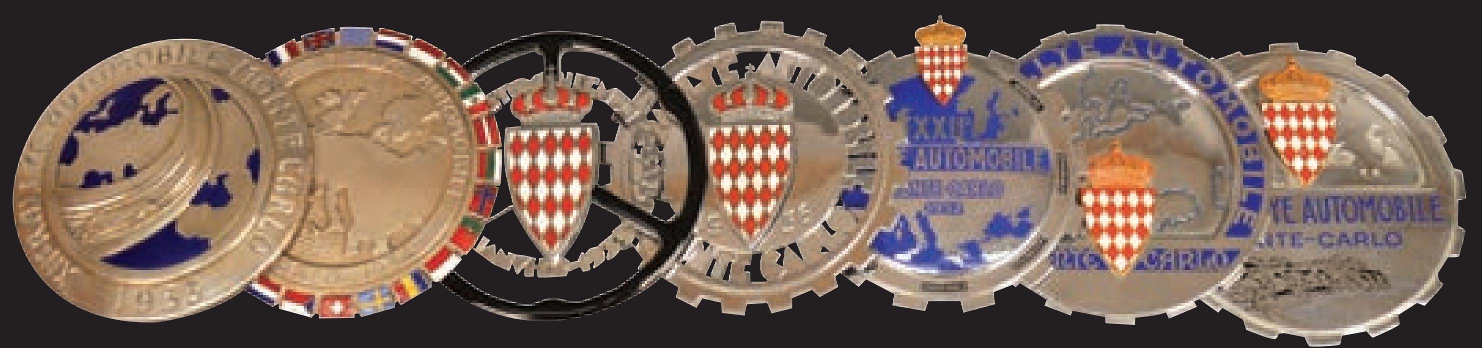
181
Ensemble de badges accès courses :
1000 km Paris 1962, Grand Prix de Grande Bretagne 1961, Grand Prix de Monaco 1963, Grand Prix de Paris 1970, Coupe Vitesse Montléry 1965

On joint : un carnet de ravitaillement Tour de France Automobile

50 / 60 €

182
Un disque et trois photographies du 9 ème Rallye des Gaves -1965

35 / 40 €





183





191

184



188

192



185



189



193



186



190



194

183
Plaque
du Rallye des Mille Pistes 1979
n°131 - Equipage Mandjian-Richaert sur Mini Cooper
Métal

70 / 80 €

184
Plaque
du Rallye des Forêts - années 1950
n°26
Isorel

70 / 80 €

185
Plaque
du Rallye des Six Heures de Saint Cloud - années 1960
n°27
Métal

70 / 80 €

186
Plaque
du Rallye d'Aix-en-Provence - années 1950 - n°152
Métal

70 / 80 €

187
Plaque
du Rallye des Violettes
n°23
Formica

40 / 50 €

188
Deux plaques
du Rallye du Languedoc
n°140 - 1978 - métal
n°61 - 1980 - plastique

50 / 60 €

189
Plaque
du Rallye de Sablé - 1952
n°193 - Equipage Schelmann et Colas sur Panhard Callista 6398 AG 75
Métal

130 / 140 €

190
Plaque
du Tour de Corse - 1980
n°211
Plastique

100 / 110 €

191
Plaque
du Rallye Lorraine-Alsace - années 1950
n°34
Métal

70 / 80 €

192
Plaque
du Rallye Monte-Carlo - 1983
Invité
Métal

50 / 60 €

193
Plaque
du Rallye du Dauphiné - années 1950
n°56
Métal

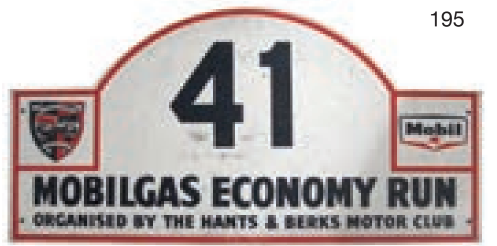
70 / 80 €

194
Plaque
du Rallye Mobil Economy Run - années 1960 n°58
Métal
On joint : un badge émaillé de 1960

75 / 80 €



195

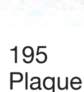


196



197





198



199

200





201



202



203





204



205

195
Plaque
du Rallye de l'Yonne - années 1950
n°42 - Raynaud sur Renault 4cv

70 / 80 €

196
Plaque
du Rallye Mobilgas economy Run - 1961
On joint :
un badge émaillé de 1961

75 / 80 €

197
Plaque
du Rallye de la Vigne et du Vin - années 1950 n°130
Isorel

70 / 80 €

198
Plaque
du Rallye de Dax - Années 1950
n°8
Métal

70 / 80 €

199
Deux plaques
du Rallye de Lozère
n°106 - 1977 - métal
n°43 - 1980 - plastique

70 / 80 €

200
Plaque
du Rallye de Dieppe -
Années 1950
n°8
Métal

50 / 60 €

201
Plaque
du Rallye de Saint Ambroix -
années 1950
n°55
Métal

50 / 60 €

202
Plaque
du Rallye Monte-Carlo - 1993
n°517 - Assistance
Métal

50 / 60 €

203
Plaque
du Rallye Monte-Carlo - 1989
Télévision
Métal

50 / 60 €

204
Plaque
du Rallye Monte-Carlo - 1982
n°352 - Assistance
Métal

50 / 60 €

205
Bracelet du pilote
de la voiture 22 pour les 24 heures du Mans 1974 Porsche Carrera RSR Turbo, groupe 5, équipage Van Lennep - Müller, 2ème du classement à la distance
Métal et poinçon plombé
On joint : une diapositive de la voiture

500 / 550 €

206
Plaque
du Tour de France Automobile - 1964
n°56 - Equipage Patte-Charlier sur Volvo 1225. 10ème au classement Tourisme
Ruban Blanc
On joint : une photographie

170 / 250 €


211

207
Badge
Mobil Economy Run 1963
On joint :
une écharpe

40 / 45 €

208
Ensemble de trois disques
du Rallye Lyon - Charbonnières - 1956, 1958, 1960

120 / 130 €

209
Automobiles Classiques - Bagatelle
Coupe en métal argenté Puiforcat, Prix du Trianon 1990
Plateau en métal argenté Puiforcat, Bagatelle 1999
Programme et plaque du Rallye des 8 et 9 septembre 1990
On joint :
une coupe en métal

50 / 80 €

210
Trophée FFSA-Pilote Corinne Tarnaud

50 / 80 €

211
Coupe
gagnée par Corinne Koppenhague - circuit de vitesse de Dijon - Coupe Dunlop

30 / 35 €

212
Coupe
Corinne Koppenhague - Tour de France Automobile 1974 - Offert par Nice Matin

50 / 60 €

213
Coupe
gagnée par Corinne Koppenhague - Coupe des Dames 1978 sur Alfa Sud

50 / 60 €

214
Coupe
gagnée par Corinne Koppenhague - Championnat Automobile de Haute-Savoie 1968 - Coupe de l'ESCA

30 / 40 €

215
Coupe
gagnée par Corinne Koppenhague - Championnat Automobile de Haute-Savoie 1968 - 1ère place toutes catégories

50 / 60 €

216
Trophée Esso
Rallye Paris-Saint Raphaël féminin 1971

40 / 45 €

217
Trophée
automobile 1970 - Journalistes sportifs

35 / 40 €

218
Cendrier
en métal Renault
On joint :
Un petit cendrier en forme de roue, Kleber à Colombes

10 / 15 €

219
Cendrier
Rallye du Limousin - 1960
Dans sa boîte

30 / 40 €

220
Série de 5 Jantes
Ferrari en aluminium.

300 / 400 €

220 bis
Série de 5 Jantes
Ferrari en aluminium.

300 / 400 €

221
Suite
de quatre roues de Ford T

80 / 120 €

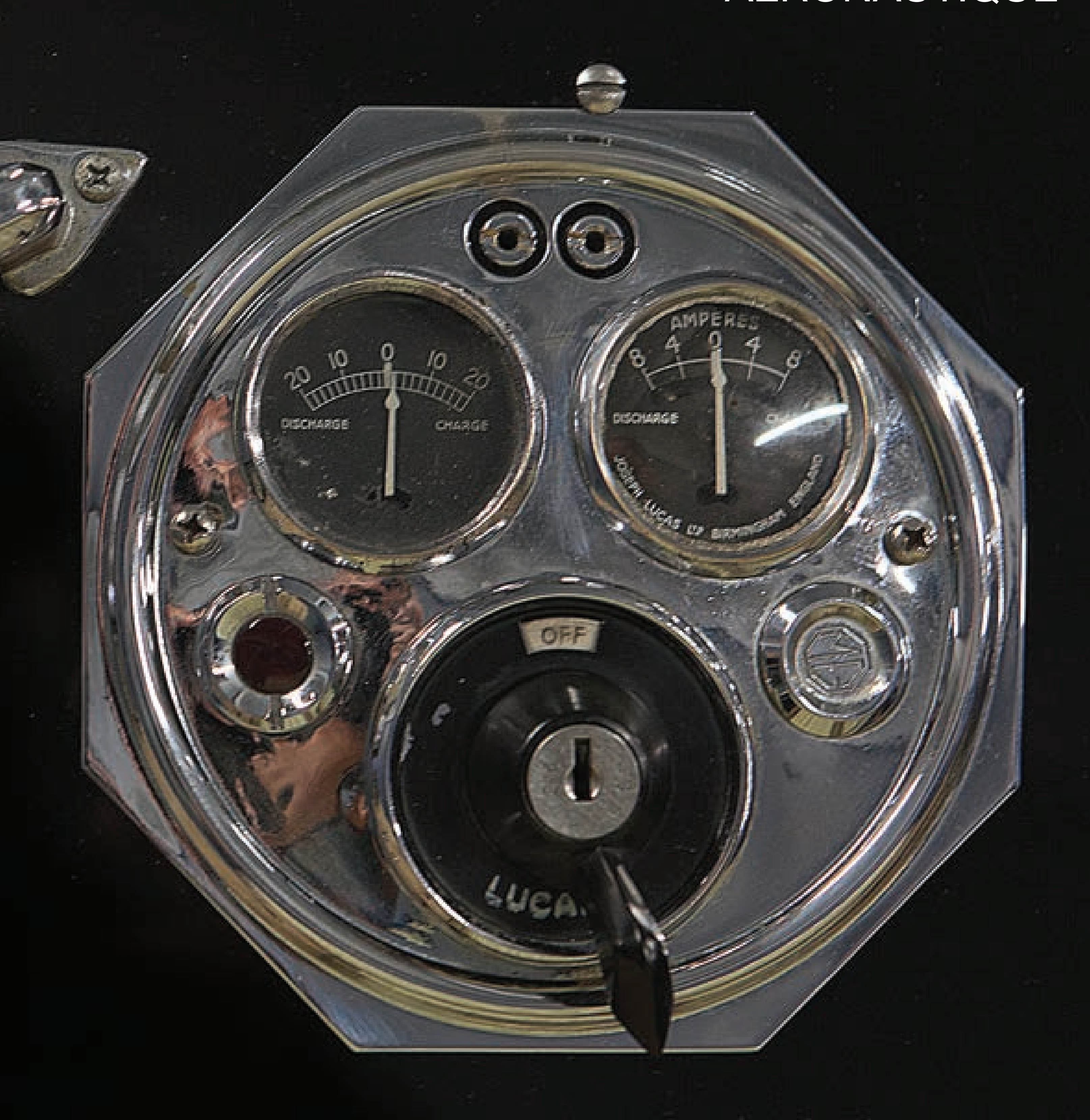


209


131


MG

AUTOMOBILES & AERONAUTIQUE



222

1959 - Hélicoptère SO 1221 DJINN

Hélicoptère biplace au fuselage métallique tubulaire, le DJINN est un appareil d'observation et de liaison conçu pour un usage militaire à la demande des services officiels français. Il est muni d'un train d'atterrissage à patins avec roues amovibles, et de pales en acier et aluminium. Produit à 178 exemplaires, il effectua son premier vol en 1956. Il s'agit du premier hélicoptère à réaction à être fabriqué en série.

Son fonctionnement, fruit des recherches techniques menées par les ingénieurs Pescara, Doblhoff et Laufer depuis les années 20 et Paul Morain en 1948, repose sur le principe de l'éjection par l'extrémité des pales, du gaz produit par la turbine.
Sa structure simple et ultra légère (360 kg) et ses proportions raisonnables permettent de l'utiliser dans des conditions extrêmes comme pour le secours en Montagne ou les expéditions polaires. Le SO 1221 établit, dès ses débuts, des records en montant à plus de 8000 mètres d'altitude et en survolant la Jungfrau.

Cependant, c'est surtout au cours de la Guerre d'Algérie qu'il s'illustre, parcourant le ciel du djebel pour des missions d'observation, d'évacuation des blessés et plus rarement de combat.
Premier hélicoptère à réaction à avoir reçu le certificat de navigabilité américain, il fut aussi utilisé par l'armée suisse et la Bundeswehr.

Sorti d'usine en 1959, notre exemplaire est livré à l'armée française en janvier 1960 dans le cadre d'une commande de cent Djinn. Confié aux ERGM (Établissements de Réserve Générale du Matériel d'Aviation Légère de l'Armée de Terre & Aéroportée) de Montauban puis de Chéragas, il est expédié, dès le mois de février, en Algérie pour le service du 2ème PMAH 13ème DI (2ème Peloton mixte avions hélicoptères de la 13ème Division d'infanterie), basé à Sidi-Bel-Abbès. A la fin de la guerre, il est rapporté en métropole et passe, au gré des besoins, par plusieurs établissements de l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre).

Après 10 ans d'usage militaire, il est réformé en 1972 et entre dans la collection de l'actuel propriétaire. Il se trouve aujourd'hui en très bel état de conservation.

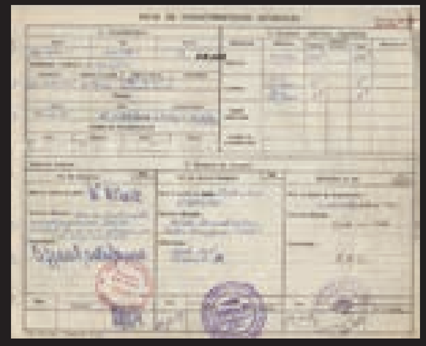
Réglé à l'état stationnaire, cet hélicoptère pourra être remis en vol moyennant une révision et une modification de pales « C91 ».
Véritable pièce de musée, cet appareil fera la fierté du collectionneur ou le plaisir de l'amateur de voltige aérienne.

Sont joints, à titre indicatif et documentaire, une fiche de caractéristiques générales, les fiches de mutations, le carnet de contrôle des opérations (1969) et un carnet d'entretien.

Un appareil historique
Un symbole de l'innovation technique de l'aéronautique française des années 1950
Un hélicoptère à piloter







« Un appareil emblématique de l'industrie aéronautique française des années 1950 »

Constructeur :	SNCASO - Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest
Modèle :	SO 1221
Millésime:	1959
Heures de vol :	1599,45
Atterrissages :	2375
Motorisation :	Turbine Turbomeca Palouste IV
Puissance :	240 ch à 31 000 t/mn
Poids V. :	360 kg
Exemplaires produits :	178



13 000 / 15 000 €

223

1973 - Volkswagen Coccinelle 1303

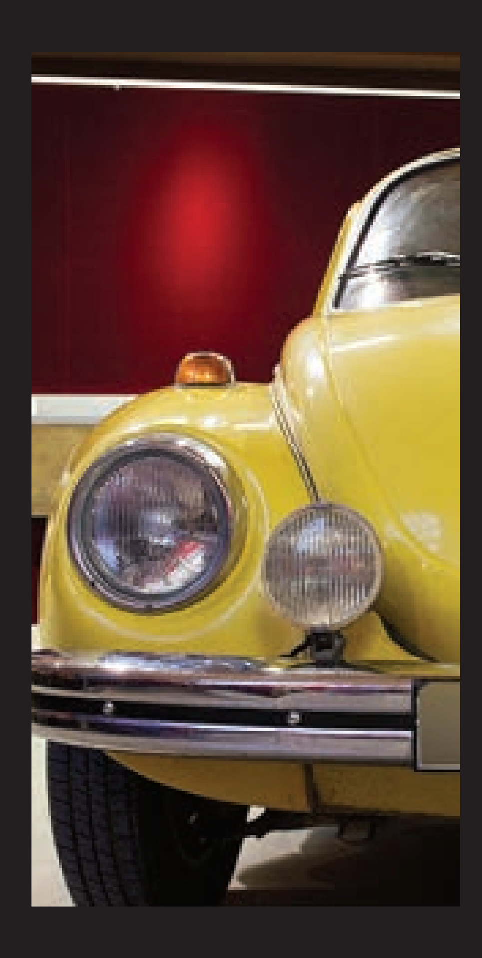
Première auto construite par le constructeur allemand Volkswagen, la coccinelle connaitra une carrière sans précédent, de 1938 à 2003. Véritable icône de l'automobile, la Cox est conçue par Ferdinand Porsche en 1938. En 1972, elle dépassera le record de modèles vendus jusqu'alors détenue par la Ford T de l'autre côté de l'Atlantique. Produite à plus de 21 529 461 exemplaires à travers le monde, la « Cox » a traversé toutes les générations.

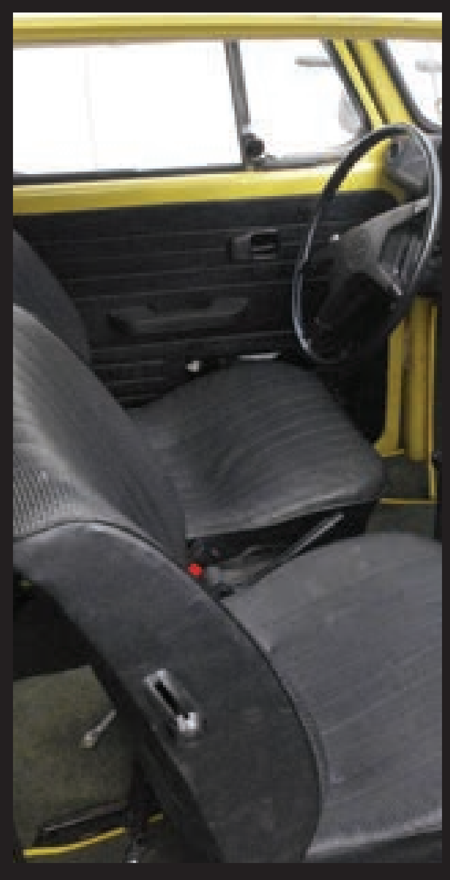
Le « scarabée » a d'abord été conçu dans l'optique de satisfaire les classes populaires en leur proposant un produit bon marché, testé à toute épreuve. Un moteur de 4 cylindres à plat, refroidi par air en porte à faux arrière, un châssis poutre, des roues indépendantes et la présence de barres de torsion représentent autant d'éléments synonymes de modernité. Dévoilée publiquement en mai 1938, la Cox traverse une période d'arrêt pendant les évènements de la seconde guerre mondiale. Connaissant après-guerre un succès populaire sans précédent, la plus grande partie de la production est exportée vers le continent Américain. Aux Etats Unis, la petite Volkswagen séduit la jeunesse américaine et les jeunes femmes coquettes, préférant une petite auto sympathique et ingénieuse, bien plus pratique et maniable que les berlines de l'époque. La position du moteur en porte à faux arrière, dont le même principe a été lancé sur la Porsche 356, permettait à la Cox d'obtenir une réduction des coûts de production, évitant ainsi d'ajouter sur le modèle un arbre de transmission qui se serait révélé assez coûteux et complexe. Tout au long de sa carrière, la coccinelle a connu de nombreuses évolutions, retouches esthétiques, amélioration techniques et montée en puissance de moteurs.

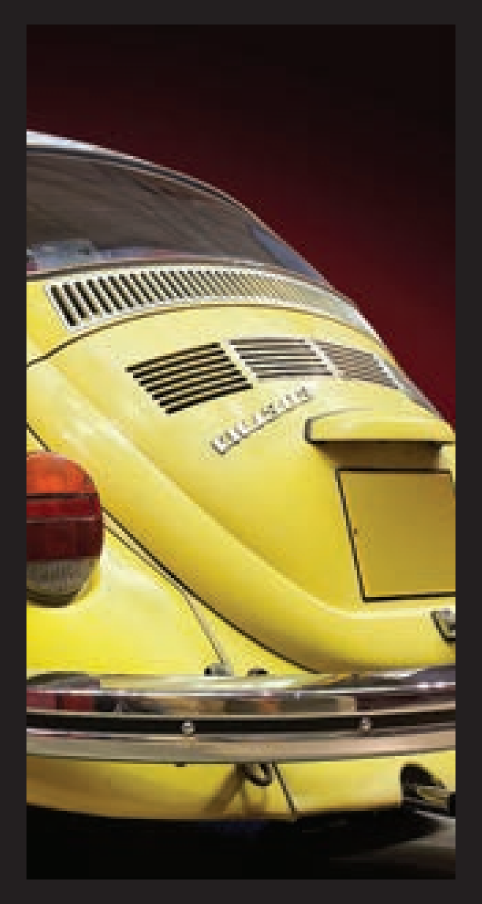
En 1973, la 1303 dite «Panorama» vient remplacer la 1302. Elle doit son nom à l'agrandissement discret de la surface vitrée, le pavillon ayant été modifié. La 1303 se distingue aisément par ses optiques arrière très rondes et bien plus grandes et dispose de deux motorisations : 1300 ou 1600 qui fournissent 44 ou 50 chevaux. Equipée du 1600, l'appellation est 1303 S. Une boite de vitesse à 4 rapports et une puissance totale de 44 chevaux rendent cette auto très agréable à conduire.

Le modèle présenté est de 1973. Il s'agit d'une 1303. Il s'agirait d'une deuxième main achetée en 1991 par l'actuel propriétaire. La voiture arbore une couleur jaune d'origine, particulièrement seyante. Son intérieur est en vinyle noir, avec sur tapis à passepoil jaune. Le moteur a été changé au cours de son histoire. Les deux ailes avant ont été changées et repeintes mais quelques travaux de carrosserie seraient encore à prévoir pour la rendre parfaite.

Carte grise française







La très célèbre « voiture du peuple »

Marque :	Volkswagen
Modèle :	Coccinelle
Millésime :	1973
Kilométrage :	151 000 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres à plat, refroidissement par air
Cylindrée :	1300 cm3
N° de châssis :	133 241 9841



2 500 / 4 500 €

La surnommée : « Cox » « Choupette » « Beetle » « the Ping »
Un mythe automobile international
Une voiture de collection facile et abordable

224

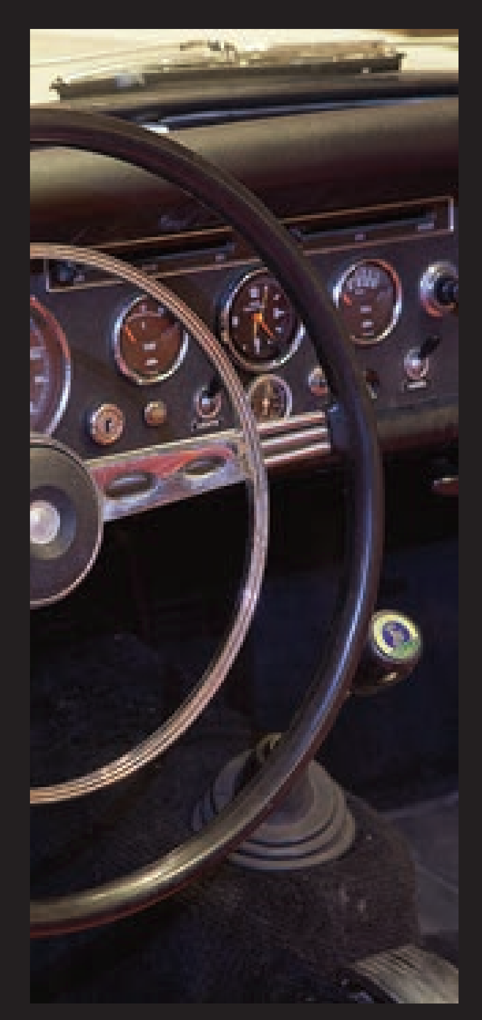
1968 - Sunbeam Alpine Série V

En 1959, le groupe britannique Rootes lance la Sunbeam Alpine afin de concurrencer notamment les marques MG et Triumph, participant ainsi à la légende des roadsters anglais. La production cessera en 1968 après le rachat du constructeur Rootes par le groupe Chrsyler. Conçue en 1957, l'Alpine est équipée du quatre cylindres de 1,5 litres de la Rapier série II lancée au même moment. Par rapport à cette dernière, elle bénéficie toutefois d'une culasse en aluminium, d'un nouveau pont arrière et de freins à disque à l'avant. Avec deux carburateurs, la puissance atteint 78 chevaux qui permettent à la voiture de dépasser les 155 km/h.

La série V est lancée en 1965, avec un nouveau moteur d'une cylindrée de 1 700 cm3. Alimentée par deux carburateurs Stromberg, elle développe alors 92 chevaux. C'est au total 19 122 exemplaires de la série V qui seront produits jusqu'en janvier 1968. Plus rare et mieux construite que ses concurrentes MG et Triumph de l'époque, elle est cependant moins puissante. L'agilité légendaire de son châssis lui permet pourtant de figurer devant des autos bien plus performantes.

Le modèle présenté est d'août 1968, certainement produit en 1967 puisque le modèle ne sera plus produit en janvier de l'année d'après. Il est de couleur blanche avec un intérieur en simili rouge. Son propriétaire actuel l'a achetée en 2008 chez un professionnel, chez qui elle avait été révisée. La voiture est en bon état et très facile à conduire. Des frais ont été engagés avec notamment la réfection de la sellerie. La voiture a aussi connu une réfection mécanique importante avec remise en état complète du moteur chez un professionnel.
La capote devra être remplacée afin d'assurer une meilleure étanchéité. Cette voiture, plaisante à conduire, est le parfait instrument de promenade des dimanches ensoleillés.

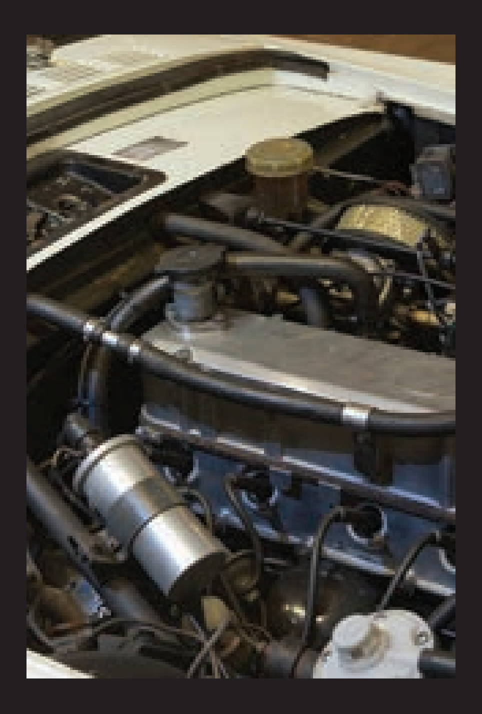
La voiture est livrée avec son dossier d'entretien.
Carte grise française











« La plus aboutie des Sunbeam Alpine »

Marque :	Sunbeam
Modèle :	Alpine Série V
Millésime :	1968
Kilométrage :	22 353 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 700 cm3
N° de châssis :	B 395 000 917 LRO



10 000 / 13 000 €

Une des dernières Sunbeam Alpine produite
Un rapport prix/plaisir inégalable
Le charme d’un roadster anglais.

225

1958 - Triumph TR3

La Triumph TR3 va faire le succès et la fortune du constructeur anglais de 1955 à 1962. Dans la lignée de son aînée la TR2, la TR3 est une évolution logique tant esthétique que mécanique de la TR2. Produite de 1955 à 1962, la TR3 se révèle être une TR2 légèrement retouchée, conservant ainsi l'ensemble de ses qualités sans dénaturer son dessin. Extérieurement, la proue évolue avec une grille de radiateur avancée surnommée « egg box » ou « boite à œufs », et des joints d'ailes en acier au lieu d'être peints. Seul un nouvel écusson sur le capot moteur complète l'identification. Sur la poupe, les charnières de coffre sont chromées et non peintes. De nouvelles options tels que le hard top en fibre de verre et un siège arrière occasionnel pour une troisième personne viennent compléter l'évolution de la gamme.

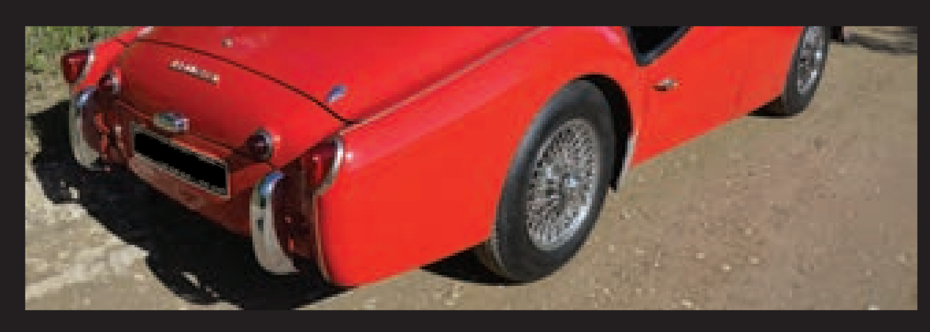
Malgré peu d'évolutions, la TR3 confirme un succès commercial évident. La puissance du moteur gagne 5 cv par rapport à la TR2 grâce à deux carburateurs SU, augmentant la puissance à près de 95 cv. Souplesse du moteur, vivacité à bas régime et sonorité mélodieuse, ses qualités sont évidentes. Ses défauts restent un manque de puissance à haut régime et des carburateurs délicats à régler sans pour autant affecter le comportement très agréable de l'auto. Elle sera la première voiture de sport du marché à être équipée en série de freins à disques à l'avant. La TR3 A est une légère évolution de la TR3 avec des poignées de portes extérieures, une calandre agrandie et des phares moins proéminents.

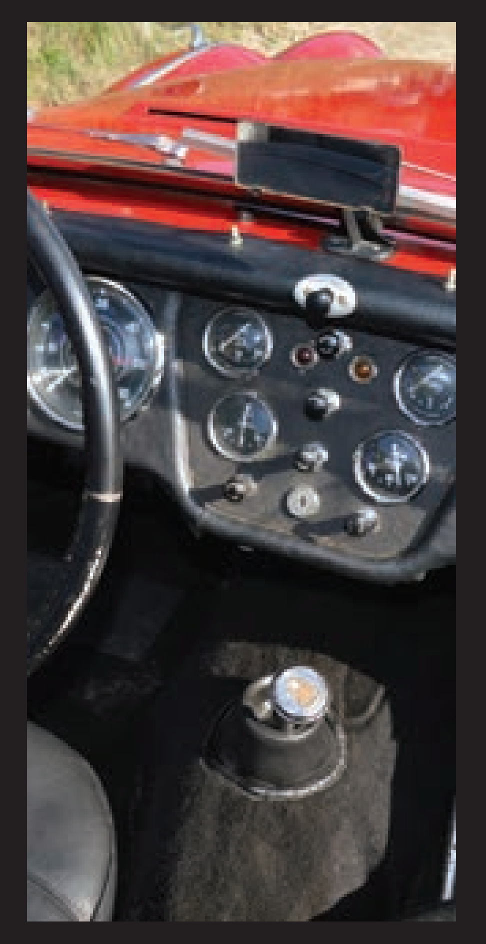
Véritable collector, la TR3 voit sa côte d'amour continuer de progresser. Sa fiabilité et la vraie disponibilité de pièces de rechange permettent d'envisager une utilisation fréquente ou une restauration sans trop de difficultés. Sensations au rendez-vous, coude à la portière et position de conduite au ras du sol expliquent la popularité de ce modèle.
TRIUMPH TR3 A (1957 - 196

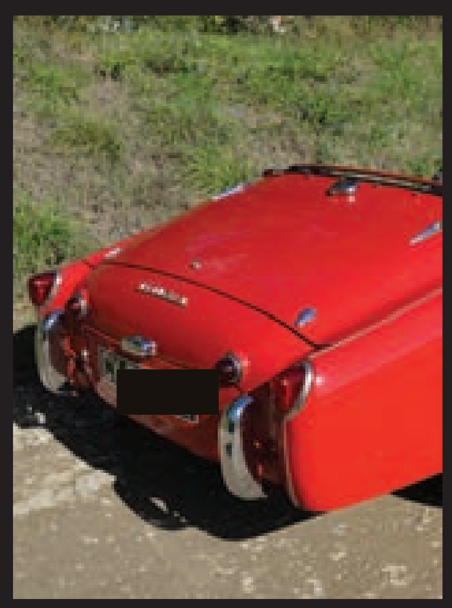
Le modèle présenté est une TR3A, toute première produite en 1958. Produite en janvier 1958, elle est la 1257e TR3A sortie de la chaine sur plus de 58 000. La voiture a conservé sa couleur d'origine rouge Colorado. La sellerie noire complète parfaitement cette livrée très appréciée. Dans son jus, cette TR3 a une pompe à eau ainsi que des pistons de freins récents. Elle représente une opportunité d'accéder au plaisir des roadsters anglais.

Son acquéreur devra prévoir une restauration de certains éléments de carrosserie et l'achat d'une capote, les side screens étant eux livrés avec la voiture.

Carte grise française









« Egérie de la marque pendant les années 50 et 60 »

Marque :	Triumph
Modèle :	TR3
Millésime :	1958
kilométrage :	33 500 miles au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 991 cm3
N° de châssis :	TS 23271 L



20 000 / 23 000 €

Des sensations et un look uniques
La voiture des sixties par excellence
Un pur roadster so british

226

1969 - Peugeot 504 Cabriolet

En 1968, Peugeot souhaite remplacer sa 404. La marque propulse donc la 504, une berline plus grande et puissante. A l'instar des anciennes berlines Peugeot, celle-ci sera déclinée en coupé et en cabriolet. La firme sochalienne confie au bureau de style Pininfarina la réalisation d'un très élégant cabriolet. En cabriolet comme en coupé, la 504 est esthétiquement une toute autre voiture que la berline. Elégant et racé, le cabriolet 504 connaîtra une longue carrière commerciale. Au cours de son histoire, le cabriolet 504 a connu trois types de design qui concernent essentiellement une modification de la face avant. Lancée en 1969, sa carrière s'arrêtera au mois d'août 1983.

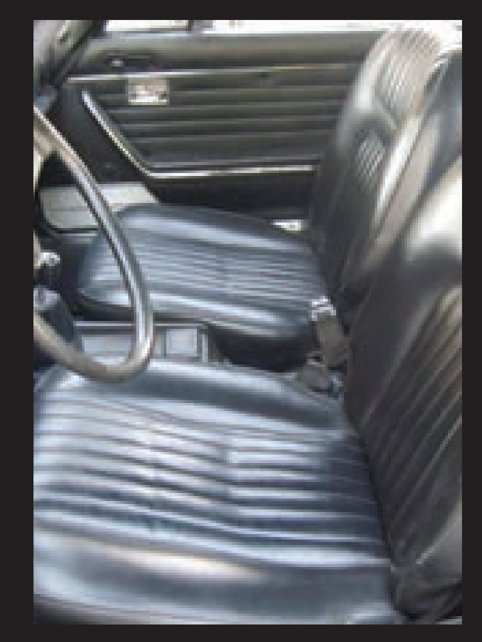
Le cabriolet reprend la structure de la berline. L'empattement a toutefois été réduit de 19 centimètres et la voie arrière élargie de 5 centimètres. Il bénéficie d'un généreux coffre à bagages d'une capacité supérieure à 300 dm3. Capable de transporter 4 personnes, ce cabriolet est vraiment polyvalent. La capote se révèle d'un maniement aisé. Le moteur du cabriolet reprend celui de la berline, le quatre cylindres de 1,8 litre, mais uniquement dans sa version à injection développant 90 chevaux. Grâce à un pont légèrement plus long, la vitesse de pointe est améliorée et atteint 170 km/h. A l'instar de la berline, le cabriolet reçoit le moteur de deux litres au salon de Paris de 1970. Légèrement réalésé, il développe 104 chevaux. La version V6 à carburateur, plus prestigieuse, ne restera pas longtemps au catalogue à cause d'un moteur gourmand et peu dynamique. Il y aura ensuite un retour à un 4 cylindres car le cabriolet contrairement au coupé, ne bénéficiera pas du nouveau V6 PRV à injection. C'est au total un peu plus de 7 000 cabriolets 4 cylindres qui seront produits.

Le modèle présenté est un cabriolet de 1969, un des premiers modèles reconnaissables notamment à la présence des feux de position situés dans les ailes avant et qui seront supprimés la même année à partir de septembre. Le moteur 1.8 litres est accouplé à une boite mécanique à 4 vitesses. Il combine une carrosserie bleu clair, une sellerie en skaï et une capote noire. La voiture totalise 106 000 kms. Elle vient de faire l'objet d'une révision complète et ses 4 pneus sont neufs. La voiture se présente dans un excellent état et, fait rare, elle a conservé son autoradio d'origine. Elle sera livrée avec son dossier d'entretien. Les 504 coupés et cabriolets, à l'instar de leurs ainés connaissent une hausse régulière de leur cote. Cet exemplaire est une excellente opportunité d'accéder au modèle et ce d'autant plus qu'il est dans une version rare et dans un état très satisfaisant.

Carte grise française









« Une ligne intemporelle signée Pininfarina »

Marque :	Peugeot
Modèle :	504 cabriolet
Millésime :	1969
Kilométrage :	106 000 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 800 cm3
N° de châssis :	1028072



16 000 / 18 000 €

Un des tout premiers cabriolet 504
Le dernier modèle d'une lignée prestigieuse
Un cabriolet à partager à quatre

227

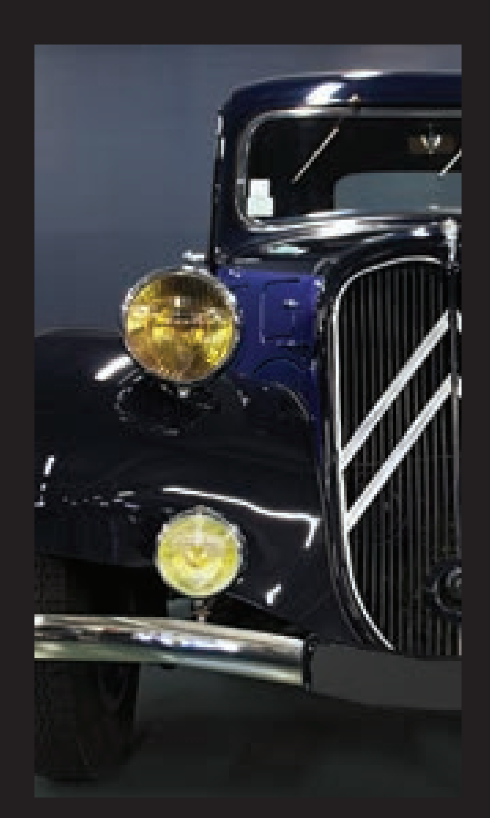
1940 - Citroën Traction 11 BL

En avril 1934 sort la première Traction type 7A, premier modèle de la lignée des tractions avant qui se prolongera jusqu'en 1957. La traction rompt radicalement avec son ancêtre Rosalie. Sa ligne aérodynamique, en réponse à la mode du Streamline moderne, la distingue des autres voitures de l'époque et lui donne une large audience. Flaminio Bertoni a en effet signé un superbe dessin, dans un style élancé et dynamique. La sortie de cette voiture bouleverse aussi le monde de l'automobile par la nouveauté et la variété de ses caractéristiques : carrosserie aérodynamique, caisse monocoque autoporteuse tout acier sans châssis, absence de marche pied, suspension par barres de torsion, quatre roues indépendantes, roues avant motrices et directrices procurant une tenue de route inconnue jusqu'alors, freins à commande hydraulique, moteur flottant quatre cylindres à soupapes en tête, culbuteurs et chemises amovibles humides.

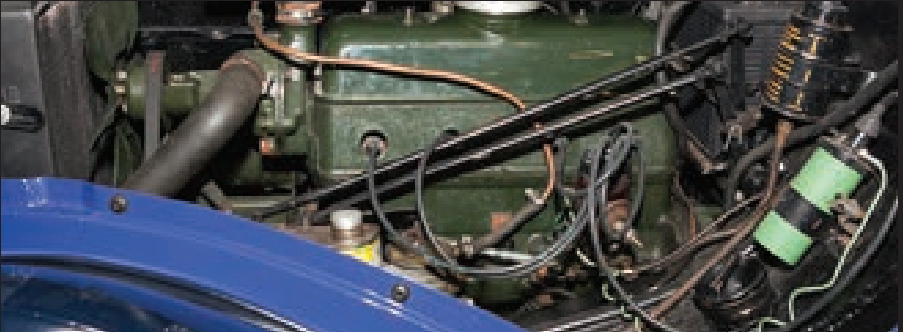
Commercialisée avec un moteur de 1,3 litre et 32 ch, puis de 1,5 litre, en berline, cabriolet et coupé, la Traction 7 connaît de nombreux déboires en raison d'un lancement précoce imposé par les difficultés financières de l'entreprise. En juillet 1934, Michelin prend la direction de la marque et, au salon de Paris, une nouvelle Traction est présentée : la 11 CV. Les dirigeants de Michelin ayant une approche financière plus pragmatique mettent un frein aux initiatives trop coûteuses des techniciens de Citroën. C'est ainsi qu'ils pérennisèrent l'entreprise. Citroën modifia la 7 et lui adjoignit la 11. La dernière version de la « 7 » ne fut pas remise en fabrication après la guerre pas plus que les cabriolets et faux cabriolets « 11 « et « 11 légère «. En février 1937, la 11BL prend la suite de la 11AL et la 11B celle de la 11A. À part la taille de la carrosserie, les voitures sont techniquement identiques. En février 1939, le moteur subit une importante évolution et gagne 10 ch pour un total de 56 ch. La voiture devient la 11 Performance. En 1941, la production s'arrête et recommencera en 1945. La production de la traction se poursuivit jusqu'en juillet 1957, sous forme de 11 légère, 11 commerciale, et 11 familiale remise sur chaîne en 1952; le moteur avait reçu en 1955 un certain nombre de modifications qui justifièrent sa nouvelle appellation de 11 D.

La voiture présentée est une 11 BL mue par le quatre cylindres de 56 chevaux. Elle est exceptionnelle à plus d'un titre. D'abord parce qu'elle est dans un état rarissime que l'on pourrait qualifier de « proche du neuf », ensuite parce qu'elle est accompagnée d'un dossier de restauration complet, comprenant factures et photographies des différents états. Acquise en 2009 par son propriétaire actuel, la voiture a été progressivement démontée pour être totalement reprise. Le moteur, la carrosserie, les trains roulants, la sellerie, et la peinture ont donc été réfectionnés. Au total c'est plus de 50 000 euros qui ont été investis dans cette voiture, faisant d'elle un produit unique. Peinte en deux couleurs bleues, elle possède une magnifique sellerie en skaï bleue elle aussi. Dans un état fabuleux, elle représente une occasion unique de rouler dans une traction comme sortie d'usine.

Carte grise française







« Une traction comme sortie d’usine »

Marque :	Citroën
Modèle :	11 BL
Millésime :	1940
Kilométrage :	1 000 km depuis restauration
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1911 cm3
N° de châssis :	451 349



30 000 / 35 000 €

Une 11 BL introuvable dans cet état
La bien nommée «reine de la route »
Premier modèle emblématique de la marque Citroën

228

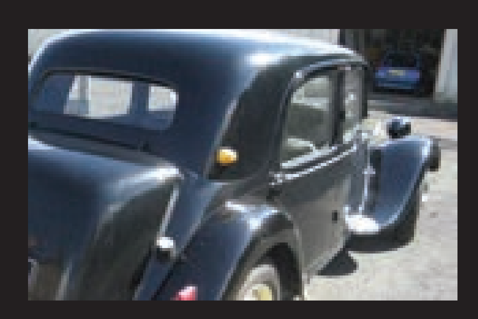
1952 - Citroën Traction 11 BL

Mythe de l'automobile française s'il en est, la Citroën Traction est le symbole de toute une époque. De 1934 à 1957, la Traction a accompagné la vie des français. Elle remplaça avantageusement la Rosalie et proposa, comme souvent chez Citroën, des solutions très novatrices pour l'époque : roues avant motrices, caisse monocoque, ligne aérodynamique. Devenue une référence en matière de tenue de route, Citroën proposait en effet une voiture révolutionnaire au comportement routier bien supérieur aux classiques propulsions à châssis séparé de l'époque; on l'appela également «reine de la route». D'abord proposée en 7, puis en 11 et enfin en 15 chevaux 6 cylindres, la Traction symbolise à elle seule tout un pan de l'Histoire de France.

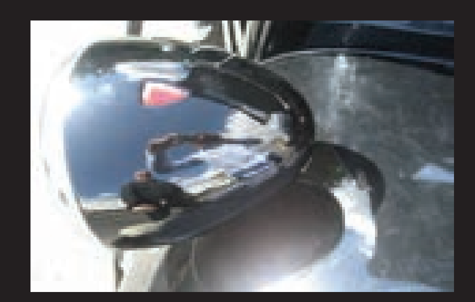
La traction avant fut conçue, essayée, mise au point et lancée en fabrication de série en 18 mois ! Un record absolu dans l'histoire de l'automobile mondiale. La Traction 11 BL de 1952 est mue par un moteur 4 cylindres en ligne d'une puissance de 56 CV à 3800 tours minute, avec une boîte de vitesses à 3 rapports, une direction à crémaillère et 4 freins à tambours. Sa vitesse maximale est de 120 Km/h. Dans les années d'après-guerre la traction s'endort sur ses lauriers : successivement voiture préférée des occupants, des résistants et des gouvernants, elle joue aussi au gendarme et au voleur tout en conservant son aimable silhouette et ses qualités routières.

Le modèle présenté est du 18 septembre 1952 et porte son numéro d'immatriculation d'origine. Il s'agit d'un véhicule de deuxième main totalisant 65 000 Km depuis sa sortie. Le premier propriétaire était un habitant de la région de Flers (Orne), le second propriétaire, une femme, normande également, l'a acquise en mai 1972 et lui a prodigué quarante et un ans de bons soins. La voiture a d'ailleurs conservé son immatriculation d'époque dans l'Orne. La voiture est dans un état qu'on pourrait qualifier de « pur jus ». L'intérieur gris perle est d'origine et présente une belle patine, la carrosserie de couleur noire est en bon état ainsi que les soubassements. Il est rarissime de trouver un tel véhicule n'ayant connu que deux propriétaires. La voiture se conduit facilement et c'est un plaisir d'être à son volant. Un dossier d'entretien complet permet de retracer l'histoire de cette voiture.

Carte grise française











« La voiture qui révolutionna le monde de l’automobile »

Marque :	Citroën
Modèle :	11 BL
Millésime :	1952
Kilométrage :	65 000 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1911 cm3
N° de châssis :	601 846



11 000 / 15 000 €

Une voiture à l’histoire unique à conserver avec amour
Une icône de la marque Citroën et du patrimoine automobile français
Une renommée internationale

229

1968 - Morris Minor 1 000 Tourer R.H.D.

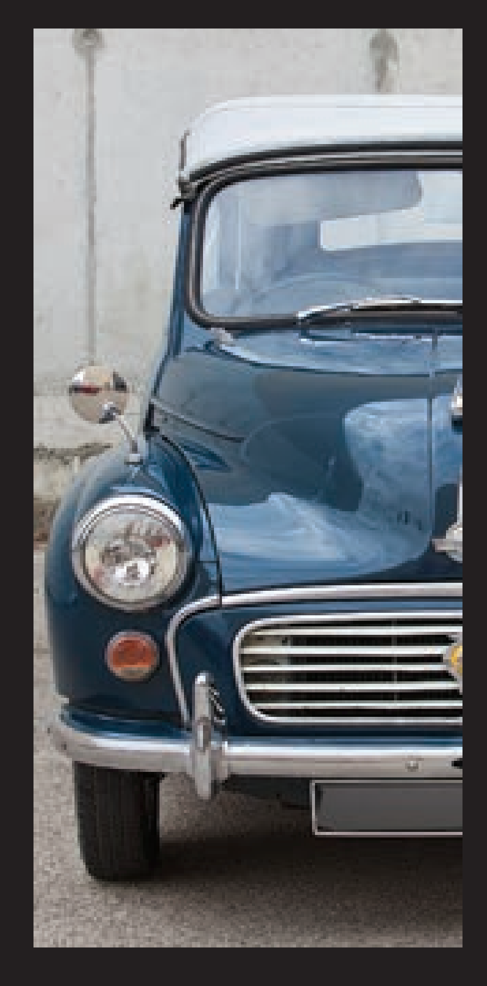
La Morris Minor est un monument de l'histoire automobile britannique en raison de son chiffre de production, mais aussi parce que Alec Issigonis avait réussi à créer une auto modernisable en gardant ses caractéristiques de départ. Plus de 1,6 million de Morris Minor furent construites de 1948 à 1971, et il en reste environ 150 000 sur les routes du Royaume-Uni. Cette automobile est devenue un objet de culte outre-Manche, notamment le modèle décapotable et la Traveller, un joli break à montants de bois.

Le logo Morris représente un bœuf rouge posé sur des vagues bleues. Le fondateur de la marque avait choisi ce visuel reprenant le blason de la ville d'Oxford où l'usine Morris était installée. Née juste après la seconde guerre mondiale, la Morris Minor visait le marché de la classe ouvrière. Elle devait être simple, robuste et bon marché. Propulsée par un moteur de 918cc et 27.5cv, elle a été développée par une équipe dirigée par Alec Issigonis. C'est ce dernier qui, une dizaine d'années après, « inventa « la Mini qui lui valut d'ailleurs, d'être anobli par la Reine d'Angleterre. La Morris Minor fut présentée en 1ère mondiale au salon de Londres en 1948. Son prototype portait le nom de «Mosquito». En 1970, la production s'arrête, à l'exception des modèles «utilitaires» Van et Traveller qui cesseront d'être fabriqués en 1971. La Morris Minor fut produite en limousine 2 et 4 portes, en cabriolet, en van, en pick-up et en version break appelée Traveller. Lancée en 1956, la Minor 1000 reçoit un nouveau dessin de pare-brise. Ce dernier, d'une pièce bombée, remplace le pare-brise en 2 parties plates. La cylindrée du moteur est augmentée à 950cc. En 1961, la Minor devient la 1ère voiture anglaise produite à plus d'un million d'exemplaires.

En 1962, la Minor 1000 est équipée d'un moteur plus important de 1 098 cm3. Sa vitesse de pointe passe alors à 124 Km/h. D'autres modifications sont apportées comme le nouveau tableau de bord, le nouveau chauffage, et des clignoteurs plus grands. Progressivement, la voiture est dépassée et les ventes baissent sensiblement. Le 18 août 1969 sort des chaînes de production la dernière Minor cabriolet. La dernière Minor limousine sortira un an plus tard et, en 1971 la production cesse totalement avec l'arrêt des versions Van et Traveller.

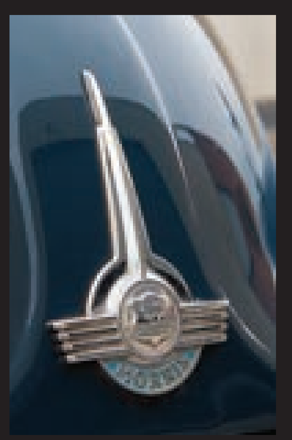
Le modèle présenté est une version découvrable dite « Tourer ». La voiture est d'une jolie livrée combinant une carrosserie bleu foncé avec un intérieur bleu clair assorti à la capote. Son poste de conduite est à droite avec un compteur en miles. Version convertible, ce modèle est en bon état et propose une vraie manière de rouler différemment. Il est d'avril 1968.

Carte grise française









« L'utile et l'agréable »

Marque :	Morris
Modèle :	Minor 1 000
Millésime :	1968
Kilométrage :	90 600 miles au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 100 cm3
N° de châssis :	HAT5D1218169M



11 000 / 13 000 €

La 1 000 avec le soleil en plus
Un look inégalable
Un modèle collector So British

230

1963 - Morris Minor 1 000 Coach R.H.D

Peu connue en France, la Morris Minor fait pourtant partie du patrimoine automobile britannique. Ce fut la première voiture anglaise produite en grande série et la première à dépasser le million d'exemplaires produit. Au total c'est près de 1,6 million d'automobiles qui furent construites à Cowley dans l'Oxfordshire et exportées dans le monde entier jusqu'à l'arrêt des chaînes de production en 1971.

En 1910, William Morris fonde la Morris Motor Company. Il s'était d'abord consacré à la réparation de bicyclettes avant de se spécialiser dans la motocyclette puis l'automobile. En 1913, l'entreprise fabrique sa première voiturette à 2 places. 12 ans plus tard, son entreprise devient la première fabrique d'automobiles d'Angleterre. En 1948, il lance la célèbre Morris Minor, créée par Alec Issigonis, le génial inventeur de la Mini Austin. En 1938, le groupe absorbera les marques MG, Riley et Wolseley devenant ainsi la Nuffield Organisation. Cette dernière sera à l'origine de la Mini après avoir fusionné avec Austin en 1952. La nouvelle entité devient British Leyland en 1968 et la marque Morris s'éteint en 1984. MG Rover conserve les droits sur la marque. Le dernier modèle Morris à être sorti des usines est la « Ital » produite en 1984. Une quinzaine de modèles ont été produits par Morris entre 1910 et 1984.

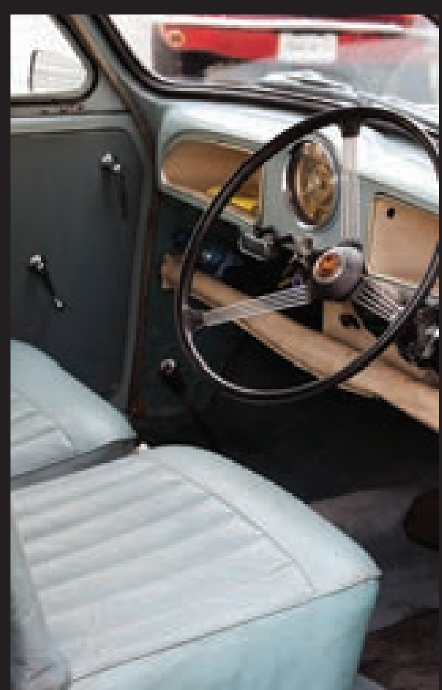
La Minor 1 000 voit le jour en en 1956 lorsque le moteur atteint une cylindrée à 948 cm3 pour délivrer 37 ch. Le pare-brise initialement en deux parties, a été remplacé par une seule pièce et la fenêtre arrière a été élargie. Un demi-million de Morris Minor plus tard, le moteur subit une nouvelle cure de vitamines. En septembre 1962, il voit sa cylindrée atteindre 1.098 cm3 et sa puissance atteindre 48 ch. Boîte et embrayage sont renforcés et c'est la dernière amélioration significative d'une gamme qui s'étiole progressivement. Dès juin 1969, le cabriolet s'éclipse, suivi des berlines en 1970, le seul à perdurer étant le break. La toute dernière Minor, un Traveller, sortit en avril 1971.

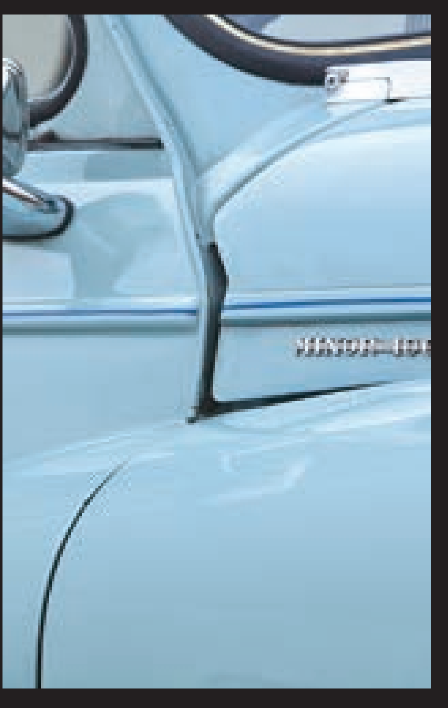
Le modèle présenté est conduite à droite. Il s'agit d'un coach de 1963. Sa couleur de peinture bleu ciel lui sied très bien, sa ligne étant rehaussée d'un liseré bleu foncé. Son intérieur bleu clair est assorti. Cette voiture propose une autre manière d'aborder la route, avec le charme « made in England » à bord.

Carte grise française











« Le best seller anglais »

Marque :	Morris
Modèle :	Minor 1 000
Millésime :	1963
Kilométrage :	42 500 miles compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1100 cm3
N° de châssis :	MA2S51021493



7 000 / 10 000 €

Un mythe de l'histoire automobile anglaise
Une voiture peu connue en France
Un collector encore très « abordable »

231

1991 - Daimler Double Six

Jaguar, à la réputation grandissante depuis l'apparition de la fabuleuse MK II raflant de nombreux titres en compétition automobile, continue sur une lancée qui a fait son succès. Synthèse magique et accomplie du sport et du luxe, la berline XJ6 sort en 1968. Ce modèle servira de base aux Jaguar XJ12 et Daimler double six. William Lyons décide d'implanter le moteur V12, inauguré pour la première fois avec la Type E, dans la nouvelle berline en date. Voici le pari gagnant faisant des deux sœurs jumelles Daimler Double Six et XJ12, les seules berlines au monde à être équipée d'un V12. La face avant affiche une large calandre aux fines barrettes typiques de la marque de Coventry, arborant des pare chocs fins et chromés pour les premiers modèles.

La carrière des berlines se fera en 3 série XJ12 et Daimler Double Six. Après la première présentation de la berline XJ6 en 1968, la nouvelle Jaguar XJ12 et sa sœur jumelle la Daimler Double Six sont commercialisées en 1972. Dès l'année suivante, toute la gamme XJ passe à la deuxième génération qui dispose de légères modifications. C'est en 1979 que démarre la troisième série modifiée par Pininfarina avec pour incidence, une modification du pavillon et des pare-chocs. En 1981, afin de réduire la consommation de carburant, Jaguar révise son moteur en profondeur. Ces nouveaux V12 portent la mention H.E. pour « High Efficiency ». Dès 1989, les Jaguar XJ12 et Daimler Double Six doivent supporter la pose d'un catalyseur qui provoque une chute de leur puissance de plusieurs dizaines de chevaux. Deux ans plus tard, l'ABS est monté en série pendant deux ans, jusqu'à l'arrêt de la production du modèle.

Rare V12 à production mondiale, il sera aussi le seul à être monté sous le capot d'une berline dans les années 70. Ce V12 Jaguar développe une cylindrée de 5,3 L. Il autorise de franches accélérations sans pour autant en faire une sportive. La Double Six est comme toutes les Jaguar depuis de nombreuses années. Elle possède une structure à roues indépendantes, propulsion exclusivement à transmission automatique à 3 rapports. Le cuir est omniprésent et, si on la compare à sa «petite sœur» Jaguar, la Daimler arbore le légendaire cannelé de sa calandre et de sa poignée de coffre, un jonc chromé de tour de caisse, une ronce de noyer marquetée supérieure, une moquette de laine à poils longs et une banquette arrière à deux assises et dossiers séparés.

Le modèle présenté est une Daimler Double Six de 1991. Bleu marine avec un intérieur crème, cette voiture se présente dans un bon état général. Son propriétaire a acheté la voiture chez Jaguar à Lyon en 2012. Propriété d'un médecin lyonnais pendant 20, elle n'aurait donc eu que deux propriétaires. Il s'agit de la dernière évolution du modèle, série la plus fiable. Assortie de pare-chocs en plastique bordés de chrome, le style est racé et élégant. La voiture offre un sentiment unique de confort et de puissance pour un prix très attractif compte tenu de ses prestations.

Carte grise française





Double Six



« Un Douze cylindres dans une berline de luxe »

Marque :	Daimler
Modèle :	Double Six
Millésime :	1991
Kilométrage :	148 000 km compteur
Motorisation :	12 cylindres en V
Cylindrée :	5 300 cm3
N° de châssis :	DDALW4CM484540



7 000 / 11 000 €

Un V12 mythique digne des plus grandes sportives
Le chic supplémentaire de la Daimler
Un cocktail associant luxe, plaisir de conduire et volupté

232

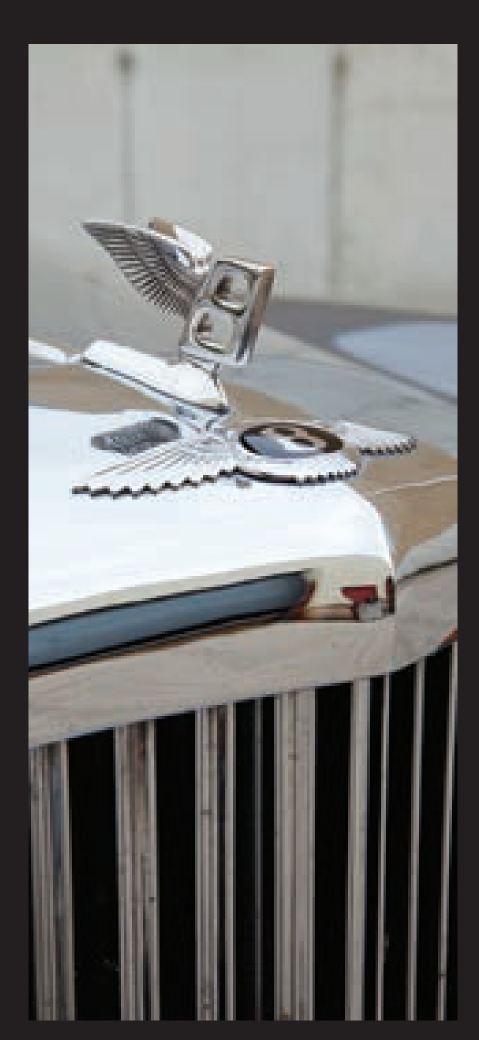
1964 - Bentley S3 RHD

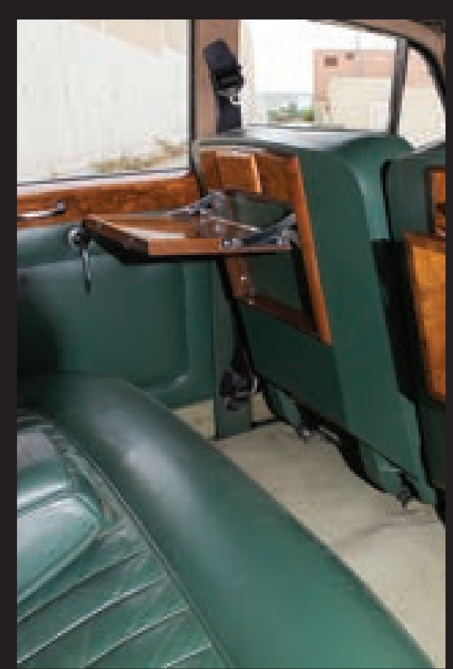
La prestigieuse marque automobile, aujourd'hui propriété de Volkswagen et connue pour ses voitures de luxe et de course, est fondée le 18 janvier 1919 par Walter Owen Bentley. Son siège est à Cricklewood, au nord de Londres. Bentley obtiendra cinq victoires aux 24 Heures du Mans dans les années 1920 avec une voiture propulsée par un redoutable moteur de 3 litres muni de pistons en aluminium, d'un arbre à cames en tête et de quatre soupapes par cylindre. Les conséquences de la crise de 1929 auront raison de l'indépendance de Bentley qui tombe dans le giron de Rolls-Royce en 1931. Dès lors le développement des deux marques sera indissociable.

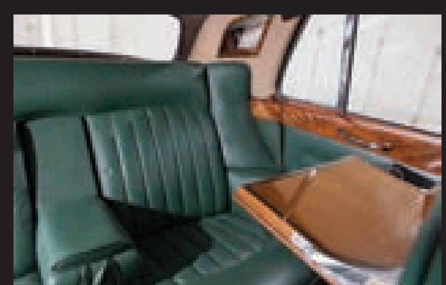
C'est en 1955 une nouvelle Bentley: la S1. Cette dénomination S1 ne fut attribuée que rétrospectivement pour la distinguer des S2 et S3 qui allaient lui succéder. La Bentley S1 fut la dernière voiture de la marque animée par un moteur 6 cylindres en ligne. Esthétiquement, la S1 était très proche de sa cousine la Rolls Royce Silver Cloud. Sa remplaçante, la S2, sera lancée en août 1959. La principale innovation de la nouvelle version résidait dans son moteur V8 tout aluminium d'une cylindrée de 6230 cm3. Ce nouveau moteur fut une arme pour séduire le marché américain. Plus compact et léger, il équipera longtemps les modèles de la marque. La S3 succédait à la S2 en octobre 1962. Avec ses quatre projecteurs, ses clignotants intégrés aux ailes, ainsi que sa grille de radiateur légèrement plus basse, elle présentait un aspect modernisé. Le confort intérieur est exceptionnel, l'alliance du cuir et des boiseries permettent d'envisager sereinement des promenades au long court et la boite de vitesse automatique à 4 rapports vient prolonger cette douceur.

Le modèle présenté est très séduisant. Importée par un exploitant viticole de Bourgogne il y a une dizaine d'années, cette voiture était utilisée pour véhiculer ses clients depuis la gare de Dijon jusqu'à la propriété, et lui permettait de faire visiter son domaine. Son précédent propriétaire a entrepris une importante restauration de la carrosserie. La livrée associe un extérieur gris superbe avec un intérieur en cuir vert typiquement anglais. Cette voiture est équipée, à l'arrière, de tablettes en placage de bois précieux et de miroirs de courtoisie encastrés dans les montants, assurant ainsi un véritable confort à ses passagers. La voiture fonctionne parfaitement et offre tout le confort qu'on peut attendre d'une telle berline de luxe. Cette voiture à la ligne sublime propose un raffinement incomparable, et reste une valeur sûre sur laquelle investir.

Carte grise française





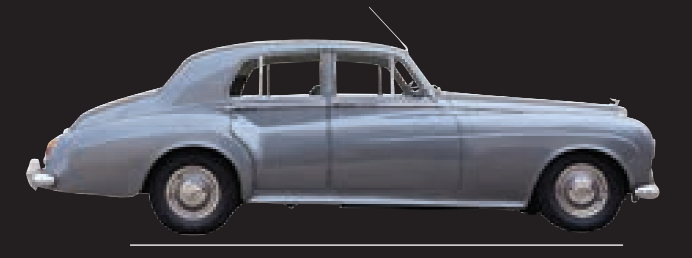






« Le raffinement à l’état pur »

Marque : Bentley
Modèle : S3
Millésime : 1964
Kilométrage : 5 160 miles au compteur
Motorisation : 8 cylindres
Cylindrée : 6230 cm3
N° de châssis : B50 EC



40 000 / 45 000 €

Une Bentley sinon rien
Une ligne mythique
Une valeur sûre

233

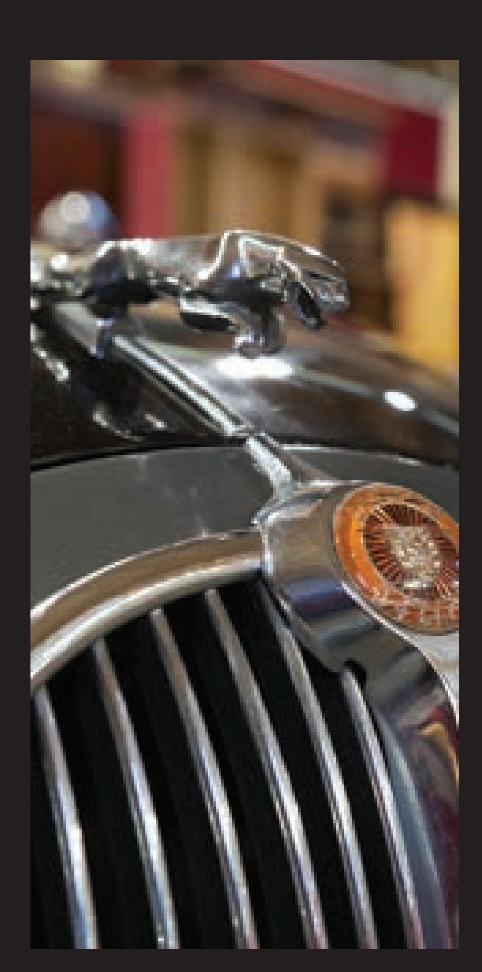
1967 - Jaguar MK2 3.4 L

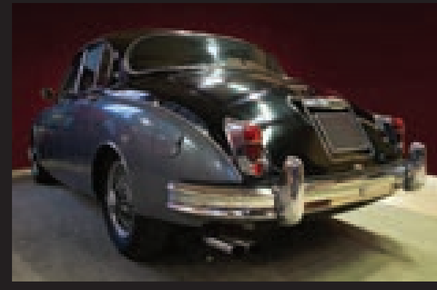
En 1957, la firme Jaguar est à son apogée après cinq succès aux 24 Heures du Mans. L'idée de greffer un moteur typiquement sportif de XK sous le capot d'une berline voit le jour à Coventry. Dévoilée en 1959 au Salon de Londres et commercialisée l'année suivante, la MKII devient un modèle très prisé en compétition : Bernard Consten gagnera le Tour de France automobile à 3 reprises de 1960 à 1963 avec une Jaguar MKII 3,8. « Grace, pace and space » pour grâce, rythme et espace. C'est sous cette maxime que William Lyons innove en créant une berline de grand sport rapide, puissante et luxueuse. Plusieurs moteurs ont vu le jour, un 2,4L, un 3,4L et un 3,8L de cylindrée. Le moteur le plus abouti et réputé restera le 3,8L grâce à de multiples victoires en course automobile.

Puissant et robuste, le moteur XK fera la fortune de Jaguar. Nouveauté importante dès sa sortie, la MKII est équipée de quatre freins à disques de série. Cette Jaguar se révèle être une véritable berline de grand sport mais arbore aussi un design aux lignes délicieusement dessinées et d'une ambiance intérieure très britannique, d'une élégance rare. L'habitacle très luxueux et magnifiquement disposé est bordé de ronce de noyer. Cette berline confortable et puissante est présentée à Londres avec de nombreux équipements modernes : direction assistée, freins à disques aux quatre roues, différentiel autobloquant, boite de vitesse Moss bien étagée avec un agrément overdrive sur le dernier rapport. La noblesse de son moteur associé à un design racé et élégant font de ce modèle une véritable « vintage classic car », au point que 40 ans après sa disparition elle marque encore les esprits et fait partie des automobiles anciennes les plus prisées. La MK II sera retirée en septembre 1967, après que 83.980 exemplaires aient été construits, dont 30.141 en version 3,8 litres.

Le modèle présenté est une MKII 3.4L est de 1967. Il s'agit d'un modèle provenant des Etats-Unis, sans doute un des derniers produits. Sa peinture extérieure bicolore rajoute à cette Jaguar une exclusivité supplémentaire. Son propriétaire actuel l'a achetée aux enchères en 1990. Bien que cette voiture arbore un monogramme « 340 » correspondant à une voiture postérieure, il s'agit bien en réalité d'une MKII avec ses gros pare-chocs et ses couvre arbres à cames polis. L'intérieur est en simili cuir de couleur rouge rehaussé de boiseries. Cette voiture est équipée d'un échappement en inox. Son 6 cylindres développe 210 chevaux et est accouplé à la boite de vitesses automatique Borg Wagner. Souple et douce à conduire, cette voiture distille un vrai plaisir à son bord. Elle est accompagnée de son manuel d'entretien de l'époque.

Carte grise française



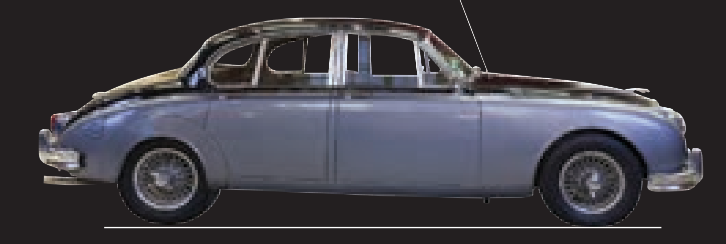






« La berline de série la plus rapide du monde »

Marque :	Jaguar
Modèle :	MKII
Millésime :	1967
Kilométrage :	30 000 miles compteur
Motorisation :	6 cylindres
Cylindrée :	3 400 cm3
N° de châssis :	JP67P180623BW



15 000 / 20 000 €

Fruit du génie de William Lyons
Reine des berlines de sport
Sportivité, luxe et élégance

234

1961 - Jaguar MK2 3.4 L

Présentée en 1959, la Mark II se définit à l'époque comme la berline de série la plus rapide du monde. Elle est une évolution de la MK I qui fut la première berline Jaguar monocoque. La MK II réussit à faire évoluer une ligne déjà très réussie, à la fois chic et sportive. L'automobile est homogène, beaucoup plus sportive que sa ligne élégante et cossue ne le laisse supposer. La MK II sera d'ailleurs engagée dans de nombreux rallyes prestigieux dans lesquels elle étoffera son palmarès. La production s'est étendue de 1959 à 1971 avec quelques évolutions mineures. La Mk II existait en trois cylindrées : 2.4, 3.4 et 3.8 litres, avec des transmissions manuelles, avec ou sans overdrive, ou automatiques, surtout pour les USA. La version 2.4 était une bonne berline mais son manque de puissance ternissait l'agrément de conduite. Ce n'était en revanche pas le cas avec la 3.4L. La 3.8L était la plus sportive, elle a couru et gagné de nombreux rallyes dont le Tour de France auto.

La Mk II a permis le développement par les ingénieurs de quelques innovations techniques marquantes. Elle fut en effet la première automobile à coque autoporteuse de la marque, munie de suspension à roues indépendantes à l'arrière et des freins à disques aux quatre roues. Le châssis et le moteur XK étaient les mêmes pour les trois modèles Mk II et disposaient de la même finition. La voie arrière plus large que celle de la Mk I améliorait la tenue de route de l'auto. Tous ces développements techniques permettaient des performances impressionnantes pour l'époque et offrent encore aujourd'hui à la voiture une vraie polyvalence. La Mk II arriva aussi au moment de la mise en service du réseau autoroutier qui permettait de "croiser" en tout confort à plus de 160 km/h. Son luxe et son confort intérieur offraient standing et volupté. Dotées de moteurs vigoureux, ces berlines de luxe offraient les performances des voitures de sport.

Le modèle présenté est de 1961. C'est une version 3.4L délivrant 210 chevaux. La voiture se présente dans un bel état. Sa couleur blanche « old English white » extérieure est associée à une sellerie en cuir rouge et des boiseries. L'intérieur cuir a d'ailleurs été refait en 1992, peu de temps après son acquisition par l'actuel propriétaire. Elle est équipée de la boite mécanique ainsi que de l'overdrive. Son propriétaire la possède depuis plus de 20 ans et son faible kilométrage sans être garanti semble d'origine. La voiture n'aurait en effet connue que trois propriétaires.

Carte grise française







« Une allure de berline, des performances de sportive »

Marque :	Jaguar
Modèle :	MKII
Millésime :	1961
Kilométrage :	90 500 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres
Cylindrée :	3 400 cm3
N° de châssis :	176625DN



18 000 / 20 000 €

Un félin en habit d’apparat
Un modèle indémodable et recherché
Des performances encore actuelles

235

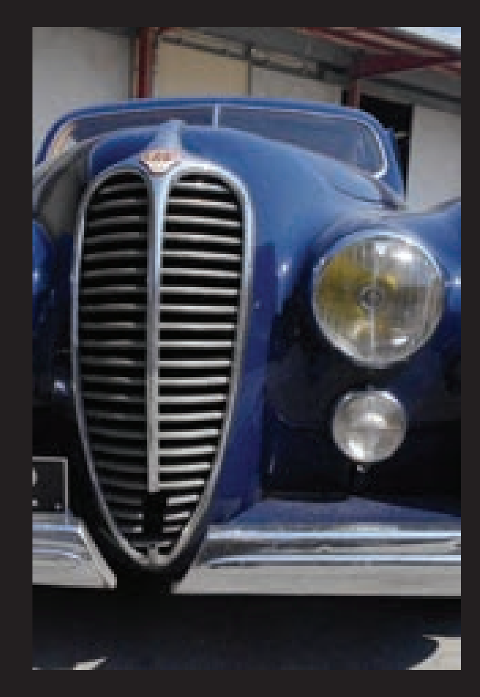
1950 - Delahaye 135 M Carrosserie VanVooren RHD

Fondée en 1894 par Emile Delahaye, la société commence son activité par la construction de moteurs ce qui lui permit, dès 1895, de produire le type 1, première voiture à recevoir l'allumage électrique. Lorsqu'Emile Delahaye disparaît en 1905, l'entreprise peut compter sur des hommes talentueux dont Charles Weiffenbach, qui la fait prospérer en construisant des voitures de grande qualité, fiables et rapides. En 1933, la firme s'oriente vers la production de grandes routières à caractère sportif. En 1935 Delahaye devient propriétaire de la marque Delage et en fin de cette même année, la société démarre la production du type 135. Issu du type 138, le type 135, apparu fin 1935 est proposé sur un nouveau châssis surbaissé avec un moteur 3,5 litres. Le type 135 va connaître une carrière exceptionnellement longue de voiture à la fois solide, endurante, luxueuse et sportive qui donnera lieu à des versions de course et de rallye et à des cabriolets et coupés carrossés par les meilleurs stylistes de la période 1936-1952.

Le type 135 MS pour « modifiée spéciale » est présenté au Salon de Paris 1938. Elle vient en plus du type 135 M conservant le même empattement de 2,95 m mais bénéficiant d'une puissance supérieure grâce à son moteur directement dérivé du type 135 Spécial réservé jusqu'ici aux châssis « course «. La 135 MS en plus de ses trois carburateurs est en principe équipée de roues fils Rudge à serrage central, équipements disponibles en option sur les 135 M. La Delahaye 135 MS représente en 1938 le haut de gamme de la marque pouvant atteindre 160 km/h /h. La production est ralentie pendant la guerre mais les qualités techniques de la voiture lui permettent d'être relancée en production au sortir du conflit. Ainsi la construction des 135 M et MS reprend en 1946, mais avec les difficultés d'approvisionnement en matière première, Delahaye ne livre plus que des châssis nus, munis simplement d'une calandre. sa carrière se terminera en 1952.

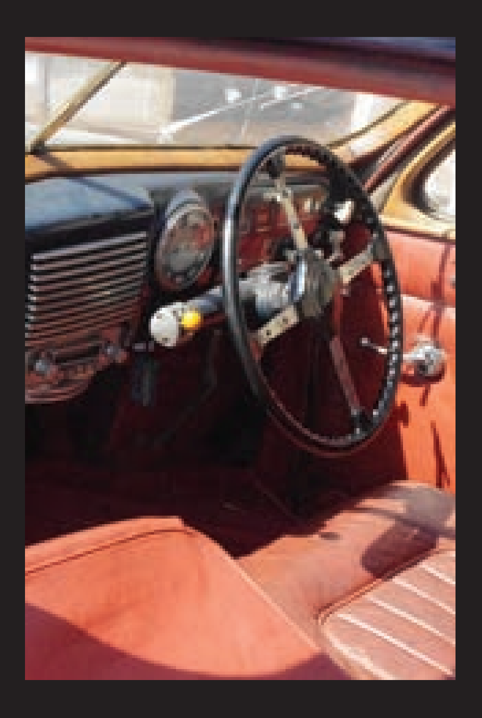
Le modèle présenté est d'une livrée bleu soutenu couplée à un intérieur en cuir rouge. Ce coach élégant est une très belle illustration de la « carrosserie française ». Notre exemplaire est en effet carrossé par les Etablissements VanVooren. Ce dernier se fit connaître pour sa carrosserie de berline quatre portes sans pilier central, créée avec la société Repusseau et qui a équipé de nombreux châssis luxueux. Une collaboration importante unit la carrosserie Van Vooren à Hispano-Suiza puis à Rolls-Royce. De même, de nombreuses Bugatti furent habillées par cette importante maison basée à Courbevoie. La voiture se présente dans son « jus », avec une patine extrêmement séduisante. L'intérieur semble d'origine, la patine du cuir est belle mais si certains éléments sont à reprendre. Elle possède un toit ouvrant. Son moteur 6 cylindres est équipé de 3 carburateurs délivrant 115 chevaux. Il est accouplé à la fameuse boite Cotal électromagnétique à 4 rapports. La voiture est équipée de roues à rayons avec moyeu central Rudge Il est à noter que la vitre arrière a été remplacée par un plexi. La voiture fonctionne très bien, son moteur coupleux accepte volontiers les montées en régime et la boite de vitesse est douce, le « petit pot à moutarde » se manie avec deux doigts. Il s'agit d'un exemplaire extrêmement rare, modèle racé, véritable symbole de l'époque lointaine de la grande carrosserie française, il n'existerait que 2 ou 3 modèles de ce coach carrossé par VanVooren.

Carte grise française









« Le meilleur de Delahaye et de la carrosserie française »

Marque :	Delahaye
Modèle :	135 M
Millésime :	1950
Kilométrage :	72 000 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres
Cylindrée :	3 557 cm3
N° de châssis :	801621



60 000 / 80 000 €

Une voiture absolument rarissime
Une 135 alliant sportivité, confort et élégance
Une carrosserie du maître VanVooren

236

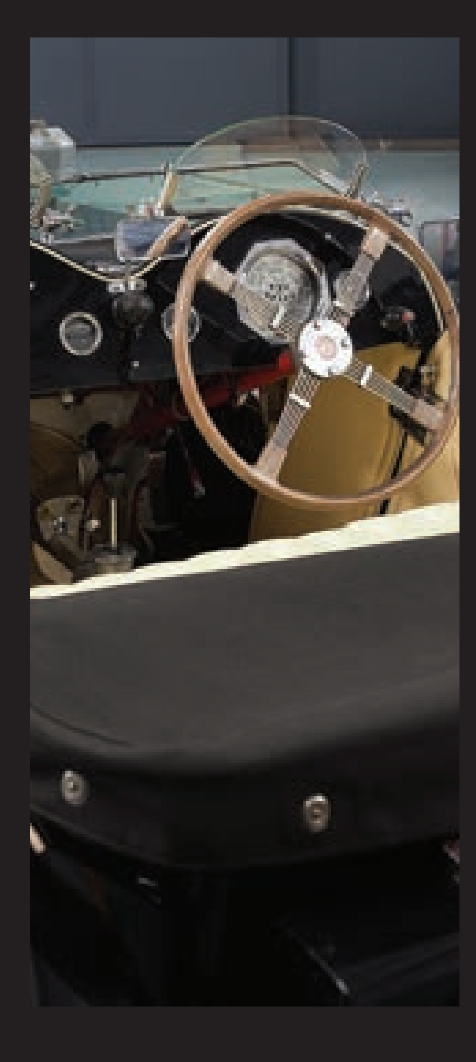
1934 - MG J2

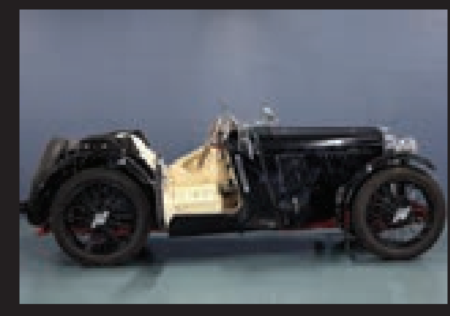
La MG J2 fait partie de la lignée des MG Midget d'avant-guerre. Après la M, la C, puis la D, la J a été présentée en juillet 1932. La série J sort en août 1932 et a été la première vraie «sport-car» grand public de la marque. Elle est déclinée en plusieurs versions : version sports pour la J1 et la J2 offrant respectivement 4 et 2 places, et version compétition pour les modèles J3 et J4. Dotée d'un châssis efficace, et mue par un moteur de 4 cylindres de 847 cm3 à arbre à cames en tête, autorisant 5500 t/min, culasse cross-flow, 2 carburateurs SU, elle revendiquait 36 CV pour un poids de 650 Kg et une vitesse maximale de 80 miles à l'heure.
Une petite série de J2 préparée par l'usine, munie d'un compresseur, devient donc J3, le moteur étant ramené à 746 cm3 pour cause de réglementation. Enfin la version J4 de compétition atteignait une vitesse de 160 Km/H. Elle obtient une 6ème place aux 24 Heures du Mans en 1933.

Avec la Midget J, Cecil Kimber donne aux MG certaines caractéristiques de style qui deviendront les signes distinctifs de la marque : la planche de bord à double arrondi, le pare-brise rabattable, les portes échancrées, le réservoir et la roue de secours à l'arrière. A l'origine, le type J est équipé de garde-boue, mais rapidement toutes les MG recevront des ailes en forme de vague. Dotée d'une boite de vitesse courte pour les deux premiers rapports et plus longs pour les deux autres, la J2 très agile et dynamique permettait de participer aux petites courses sur les routes anglaises mais aussi de prendre la route pour de plus grands périples.

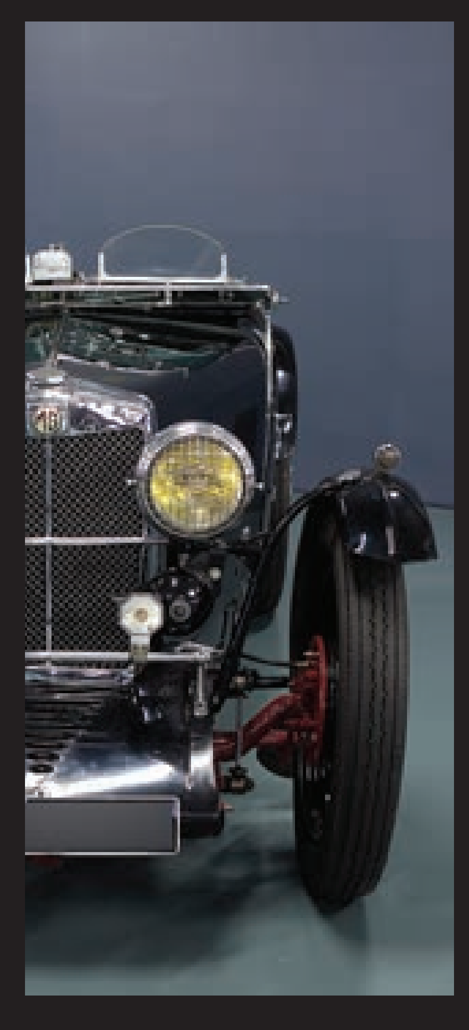
La voiture présentée est superbe, noire avec un intérieur en cuir beige d'origine. Conservée dans ses déclinaisons d'origine la voiture a cependant été optimisée notamment en ce qui concerne le freinage. Son propriétaire actuel a entrepris des travaux extrêmement importants sur le moteur, entièrement réfectionné. De plus, la capote et le couvre capote en Alpaga sont neufs. Un dossier complet détaillant les travaux et appuyé de factures sera fourni avec la voiture. Cette MG est une véritable invitation à la ballade. Racée, équilibrée et élégante, ce modèle, symbole de toute une époque automobile, trouvera parfaitement sa place dans une belle collection.

Carte grise française









« Une très belle et rare MG sports-car »

Marque :	MG
Modèle :	J2
Millésime :	1934
Kilométrage :	48 000 miles au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	847 cm3
N° de châssis :	J 2629



50 000 / 55 000 €

Il n’existerait qu’un peu plus de 2000 J2
Une voiture à sensations pour Gentleman Driver
Le charme inégalable d’un roadster anglais des années 30

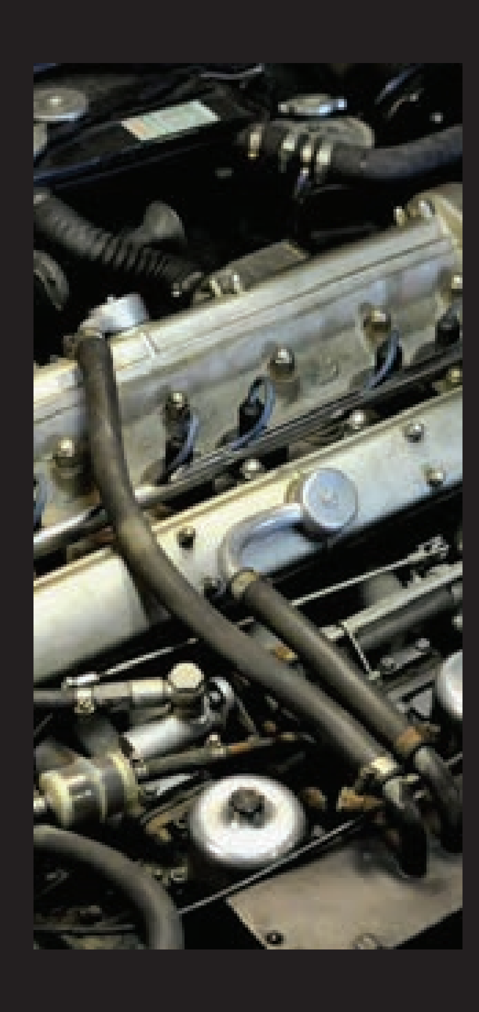
237
1968 - Aston Martin DBS

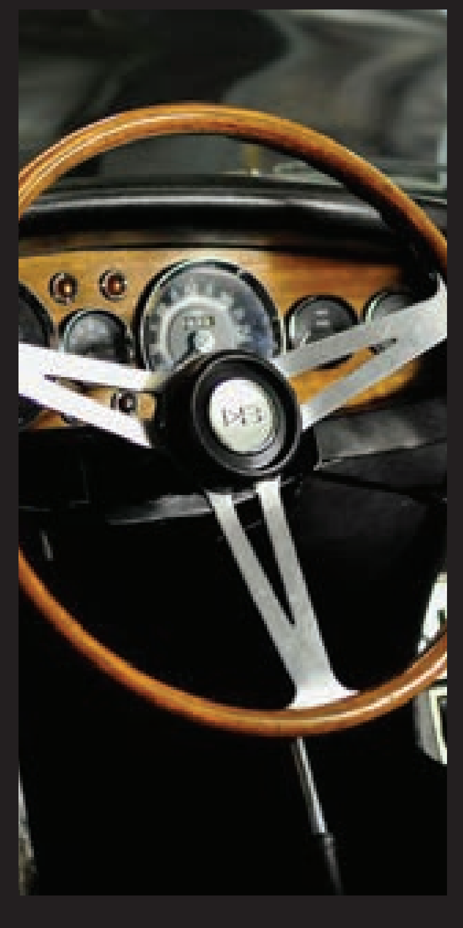
L'ère des mythiques DB sera inaugurée par le modèle surnommé DB1, seulement produit à 19 exemplaires. C'est en cette même année de production de la DB1 qu'Aston Martin gagne les 24 Heures de Spa Francorchamps. La réputation sportive de la marque est lancée, donnant lieu à la production de divers modèles aussi racés qu'élégants, qui feront de la marque une icône d'exception dans le monde de l'automobile. L'Aston Martin DBS est le dernier modèle conçu sous l'autorité de David Brown. Continuant sur sa lancée cinématographique, c'est une Aston Martin DBS que James Bond conduira dans les films « On Her Majesty's Secret Service » et « Diamonds Are Forever ». Lord Brett Sinclair, incarné par Roger Moore dans la série culte « Amicalement Vôtre », pilote également une magnifique DBS de couleur jaune. Véritable chef d'œuvre de la marque, les lignes si particulières de la DBS seront pourtant significatives d'un changement radical souhaité par David Brown en personne.

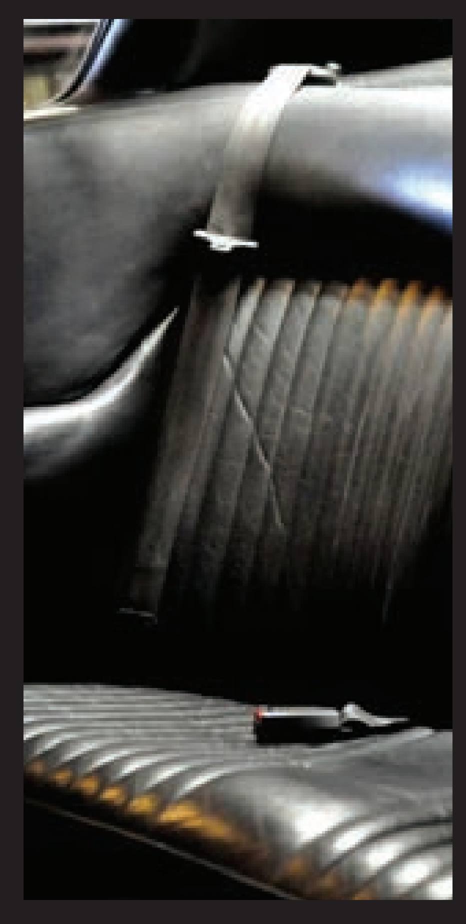
L'évolution d'Aston Martin qu'avait décidée David Brown consiste en un élan de modernisation des modèles de la marque, notamment à travers le dessin de nouvelles lignes, complètement en rupture avec les précédents modèles des années 50. La DBS se veut être plus luxueuse que ses ainées. L'avant, qui conserve la fameuse calandre Aston, troque les phares à simple optique carénés pour une grille plus rectangulaire intégrant à ses extrémités quatre phares et clignotants.

Le modèle présenté, 6 cylindres en ligne et 4 L de cylindrée, est le dernier modèle produit sous l'ère Brown. Il développe 286 chevaux et se distingue par sa mélodie particulière signée Aston Martin. Cette Aston Martin DBS est l'une des 25 vendues en France et à Monaco entre septembre 1967 et mai 1972 par Georges Mirabeau, importateur exclusif de la marque. En octobre 1968, le modèle est acquis par British Motors Wright Monte Carlo pour un client monégasque. De Monaco, cette DBS arrive sur les bords du lac Léman au milieu des années 90 ou elle est acquise par un collectionneur suisse qui la possèdera jusqu'en 2003. Depuis 2003 son propriétaire actuel a procédé à de nombreux travaux de restauration. Ces travaux sont réalisés par Jacques Savoye et par deux spécialistes d'automobiles anglaises de collection, Jean-Pierre Meyer et Carmania à Bagnolet. Une peinture complète sera effectuée sur cette DBS venant parfaire différents travaux de carrosserie. Très désirable avec son cuir Connolly noir et sa peinture grise, cette Aston Martin dont 72 seulement ont été construites conduite à gauche devrait certainement voir sa cote s'envoler dans les prochaines années.

Carte grise française

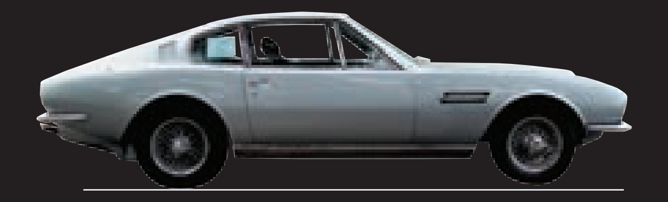






« Power, Beauty and Soul : une automobile d’exception à l’élégance racée »

Marque :	Aston Martin
Modèle :	DBS
Millésime :	1968
Kilométrage :	92 000 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres
Cylindrée :	3995 cm3
N° de châssis :	DBS/5111/L



80 000 / 100 000 €

Une élégance intemporelle
Une mécanique racée galvanisée par un 6 cylindres mythique
Un modèle imaginé par David Brown

238

1958 - Porsche 356 Speedster 1600 A

Le 8 juin 1948, le prototype tiré de l'imagination de Ferdinand Porsche est homologué. La Porsche 356 incarne magnifiquement le rêve d'un homme passionné de voitures de sport.
La conception initiale de la première Porsche : moteur quatre cylindres à plat en position de porte à faux arrière, refroidissement par air, carrosserie profilée, donne au modèle un tempérament agile et sportif. Lancée dans sa première version 356 pre-A, Ferry Porsche produit la première voiture de sport de la marque. Etroitement dérivé de la VW Coccinelle, le caractère bien trempé de la 356, associé à une fabrication de très bonne facture vaudra à Porsche une solide réputation et un succès commercial évident. Présenté au salon de Genève de 1959, la Porsche 356 marque le point de départ de la production des automobiles Porsche. Les premières années de production dédiées à la 356 se font de manière artisanale, à la main. Abandonnant le châssis tubulaire pour une coque autoporteuse permettant de décaler le moteur vers l'arrière, la Porsche 356 présente le célèbre porte à faux dont bénéficiera la 911. Elle offre une tendance naturelle au survirage lié au surpoids du train arrière si particulier. Elle collectionne rapidement les succès en compétition notamment aux 24 Heures du Mans qui vont contribuer à la faire connaître des automobilistes sportifs.

Aux Etats-Unis, un homme d'affaire, grand amateur d'automobiles, se charge d'importer les voitures de sport qui sont en train de naître en Europe et suggère aux constructeurs les modèles qu'il aimerait pouvoir distribuer. Chez Porsche, il suggère une version dépouillée de la 356, dont le prix de vente serait inférieur à 3000 dollars. Porsche met alors au point celle qui va prendre le nom de Speedster, voiture aussi délicate qu'appréciée, aussi sportive que racée. La 356 série A roadster voit sa motorisation évoluer, portant sa puissance à 60 CV pour la version 1600 et 75 CV pour la version 1600 S. Accompagnée d'une nouvelle boite de vitesse synchronisée et de freins à commande hydraulique, la 356 arbore plusieurs modifications esthétiques : une baguette chromée le long du bas de caisse, un nouveau pare-brise, une poignée de porte sous le capot avant intégrant le blason Porsche. L'habitacle, plus confortable, accueille une nouvelle planche de bord dont la partie supérieure est rembourrée, et davantage d'accessoires tels que le lave glace et les sièges avant au dossier inclinable. La modification des trains roulants subit d'importantes transformations avec des jantes de quinze pouces, des suspensions revues, des voies élargies, et une nouvelle direction à vis brevetée par Porsche. Ces évolutions de la Porsche 356 tendent à accroitre sa stabilité et sa précision à grande vitesse.

Notre voiture, entièrement matching numbers, est présentée dans une livrée « rouge indien » d'origine. Construite par le carrossier Reutter de Stuttgart, elle a été achetée il y a 6 ans en Italie par un véritable passionné. Ce dernier en a confié la restauration à Gilles Morel Automobile à Belleville. Après 5 années de restauration complète, le moteur 1600 d'origine développant 60 CV a été entièrement reconditionné, les sièges baquets enveloppant en cuir noir présentent un état exceptionnel. Pendant ces 5 années, la caisse a été mise à nu et les soudures reprises à l'étain. Option assez rare de l'époque, l'autoradio est d'origine et en excellent état de fonctionnement. Les pares chocs US ont été retirés et une ligne d'échappement a été posée afin d'obtenir une version « coursifiée » de la Porsche 356. Les pares chocs et la ligne d'échappement d'origine seront remis à l'acquéreur. Un dossier de restauration sera également fourni.

Cette voiture x désirable est sans doute encore en dessous de sa véritable cote. Presque introuvable dans ces conditions, il s'agit d'une véritable opportunité d'acquérir un modèle absolument emblématique qui offrira plaisir et sensations à son futur propriétaire.

Carte grise française







« La première Porsche et la naissance d’un mythe »

Marque :	Porsche
Modèle :	356 Speedster
Millésime :	1958
Kilométrage :	96 000 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres à plat
Cylindrée :	1 600 cm3
N° de châssis :	84858



180 000 / 220 000 €

La naissance d’une légende automobile
Un speedster dans un état « exceptionnel »
Un modèle de plus en plus recherché

239

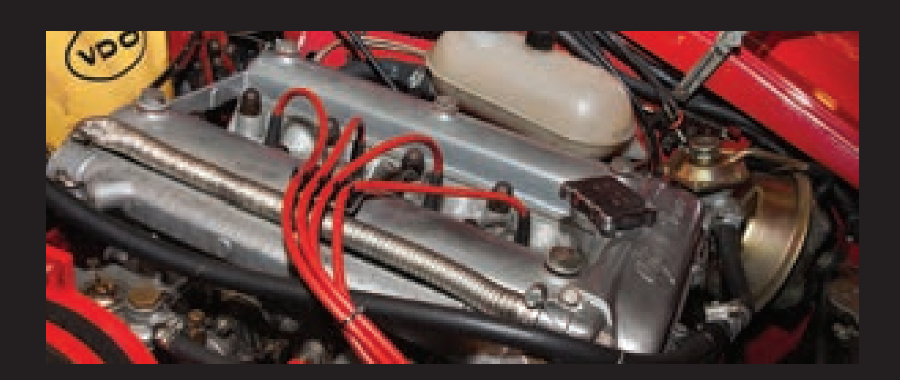
1960 - Alfa Roméo a Sprint 1750

Présentée en 1955, la première génération de Giulietta Sprint est l'œuvre de Felice Boano qui marque un design très inspiré et d'une grande pureté. Cette Giulietta, construite chez Bertone, représente l'archétype de la berlinette de sport italienne des années 50 et 60 et a véritablement propulsé la marque vers son renouveau d'après Guerre. L'année 1960 marque la seconde génération de la Giulietta Sprint se caractérisant par un nouveau dessin de feu, une calandre avant avec grille et ajout de clignotant latéraux. Le « Mascarone », moustache enchâssant la célèbre calandre en V de la firme milanaise, la planche de bord d'une élégance intemporelle en tôle peinte rouge assortie de ses trois cadrans placés devant le volant en bakélite bicolore noir et blanc, ainsi que le « biscione » séparé du blason milanais au centre du volant, rappellent les gènes sportifs de la marque italienne.

Ce modèle marquera l'avènement d'une nouvelle ère chez Afla Romeo caractérisé par une griffe unique qui en fait une ancienne d'exception. La Giulietta Sprint est considérée aujourd'hui, compte tenu de sa rareté et de son histoire, comme un modèle incontournable de la marque italienne et fait partie des plus beaux coupés milanais jamais produits.

Le modèle présenté est un coupé Giulietta Sprint de 1960. Il appartient à la série 10105 car il provient des Etats-Unis. Notre exemplaire aurait été construit en janvier 1960. Equipé à l'origine d'un moteur 1300 de cylindrée N° AR 1315, il a été remplacé par le moteur N° AR 1829 d'une cylindrée de 1750 CC. Le moteur qui développe alors 100 CV est assorti d'une boite de vitesse à 5 rapports au lieu de 4 d'origine. Son précédent propriétaire a acheté la voiture aux enchères en 2003. Ce dernier l'a entièrement restaurée. La sellerie entièrement refaite et les panneaux de porte en demi-teinte rouge et crème rappellent le rouge vif de la carrosserie. Cette voiture est particulièrement désirable et sa côte ne devrait faire que progresser.

Carte grise française









« Le diable roule en Alfa »

Marque :	Alfa Romeo
Modèle :	Giulietta Sprint
Millésime :	1960
Kilométrage :	72500 miles au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1750 cm3
N° de châssis :	AR 1493-21907



55 000 / 65 000 €

Un symbole du sport italien
Les gênes de la compétition
Une ligne magnifique et intemporelle

240

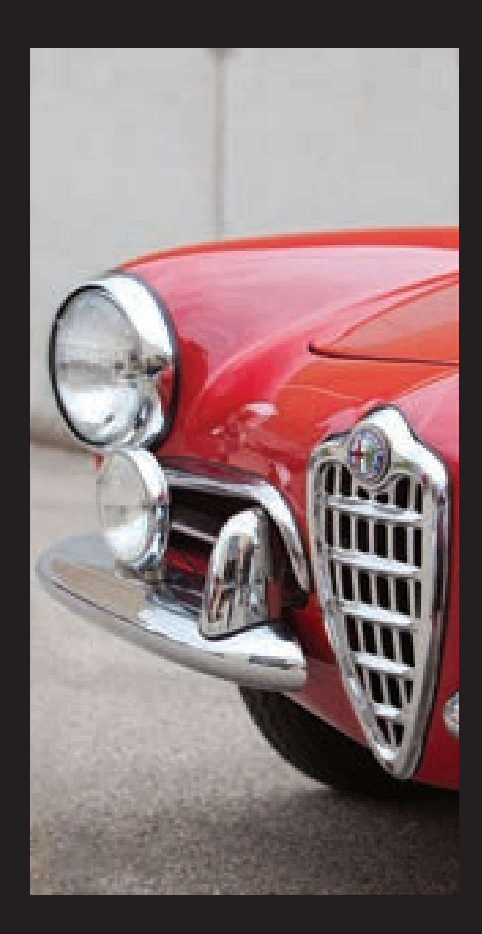
1961 - Alfa Roméo Giulietta Spider 1 300

Alfa Romeo Giulietta : ce nom, à lui seul, évoque la « dolce vita », l'insouciance des années 50, le cœur sportif de la marque au blason milanais. Chef d'œuvre de l'après-guerre, la Giulietta allie une mécanique pétillante à une carrosserie légère, élégante et sportive, l'ensemble réunissant tous les ingrédients d'une irrésistible séduction. Planche de bord en tôle peinte, cardans ronds, levier de vitesse incliné au plancher, sièges en cuir de grande manufacture, la Giulietta fait rêver la jeunesse de son époque ! Etudiée en 1952 sous le nom de code 750, la Giulietta est d'abord commercialisée en Sprint. Lancée à l'initiative de Max Hoffman qui se fait fort de la vendre à la clientèle américaine, Bertone et Pininfarina ont proposé chacun leur version du Spider. En raison de ses formes particulières, le premier prototype de Bertone et son style signé Scaglione aurait été très coûteux à fabriquer, et la maison Bertone se trouve déjà très occupée par la fabrication des coques de la Giulietta Sprint. Un an après la présentation du coupé Sprint dessiné par Bertone, la Giulietta apparaît en version Spider, avec une carrosserie signée cette fois Pininfarina.

La Giulietta Spider reprend les mêmes bases techniques et le même moteur que le coupé Giulietta Sprint. L'amélioration technique apportée à la Giulietta et son moteur 1300 cm3 lui permettent de brillantes performances, surclassant même à l'époque les moteurs de plus grosse cylindrée. Quatre cylindres en ligne, un carburateur double corps développant 65 chevaux, une boite de vitesse à quatre rapports, des jantes de quinze pouces, un poids plume de 885 kg, le rapport poids - puissance associé au caractère racé et élégant en font un modèle particulièrement sportif et mélodieux. A côté du modèle classique de la Spider est bientôt présentée une version à la mécanique plus affutée baptisée « Veloce », développant la puissance de 91 chevaux pour un poids identique. Au total, près de 36 000 exemplaires de Giulietta Sprint et versions dérivées telles que le Spider ont été produits. Un véritable succès qui a dépassé très largement les attentes du départ du constructeur italien.

Cette Giulietta Spider est de 1961, de couleur d'origine rouge, elle dispose d'un moteur quatre cylindres de 1300 cm3. Muni d'une boite de vitesse mécanique à 4 rapports, la voiture est très plaisante à conduire. Son intérieur allie harmonieusement le noir et le rouge et les sièges noirs sont sublimés par un passepoil rouge. Exportée aux USA pour être vendue dans le New Jersey, elle a ensuite été achetée par Mme Elisabeth Cushman. Dans un état exceptionnel, cet exemplaire a remporté de nombreux concours d'élégance ce qui en fait un modèle rare et extrêmement désirable.

Carte grise française









« La dolce vita »

Marque :	Alfa Romeo
Modèle :	Giulietta Spider
Millésime :	1961
Kilométrage :	88 000 miles compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 290 cm3
N° de châssis :	AR 1495-10374



60 000 / 70 000 €

Un modèle dans un état rare
Un palmarès en concours d'élégance
Un modèle de plus en plus prisé

241

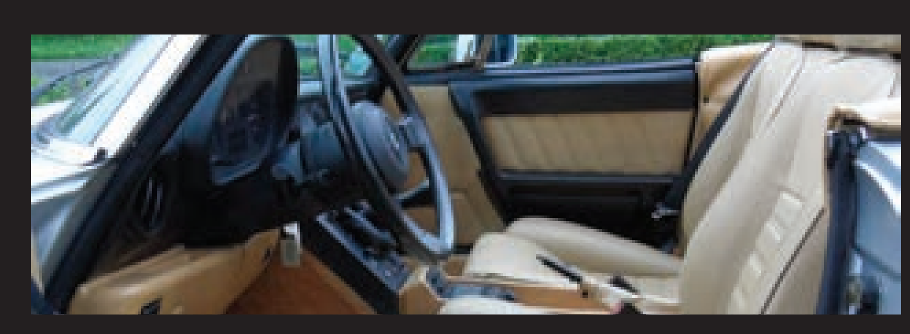
1991 - Alfa Roméo 2000 Spider

Produit de 1966 à 1993, l'Alfa Romeo Spider occupe une place prédominante dans la marque et dans l'histoire des petits cabriolets sportifs. Né sous le nom de Duetto, le petit roadster d'Alfa Romeo a profité d'une carrière exceptionnelle puisqu'il n'a disparu du catalogue que depuis 1993. Logé dans une belle carrosserie signée Pininfarina, ce Spider connaitra plusieurs évolutions dont la dernière, en 1990, a été l'une des plus abouties. Présenté au salon de Genève 1966 sous le nom de Spider Duetto, le Spider d'Alfa Romeo est tiré du modèle de la Giulia 105 et succède alors au mythique Spider Giulietta présenté au salon de Genève 1955. Les flans creusés, un capot plongeant, un arrière élancé, le Spider d'Alfa Romeo rencontrera un premier changement esthétique en 1969, qui marque la fin du célèbre arrière « os de Seiche » caractérisant si bien la Duetto, pour un arrière tronqué ou « coda tronca ». La quatrième et dernière version de ce Spider au passé mythique lui redonnera race et élégance, autant de qualités pour lesquelles ce petit roadster d'Alfa Romeo avait connu ses plus grandes heures de gloires dans les années 60.

En 1990 est dévoilé le Spider de 4e série. Cette ultime évolution apporte quelques modifications esthétiques : des boucliers et des bas de caisse entièrement redessinés, l'arrière abandonne l'aileron en plastique noir adopté en 1985 au profit d'un arrière plus élégant et moderne, inspiré de l'Alfa Romeo 164. Le nouveau Spider est également plus moderne, puisqu'il reçoit une alimentation par injection électronique ainsi qu'une direction assistée. La production du Spider se poursuit jusqu'en 1993. Depuis toujours la marque Alfa Romeo allie comportement sportif et plaisir de conduire. L'Alfa Romeo Spider série 4 possède donc la même motorisation que les séries précédentes à savoir le fameux quatre cylindres en ligne double arbre, entièrement en alliage léger, monté initialement sur la Giulietta, en 1954. D'une cylindrée de 1962 cm3 en version deux litres, le moteur est alimenté par injection Bosch Motronic, et l'arbre à cames d'admission reçoit un variateur de phase, qui permet d'améliorer le rendement à bas régime. La puissance atteint désormais 126 chevaux. La vitesse maximale reste inchangée proche de 190 km/h.

Le modèle présenté est de couleur grise avec une capote noire. Sa sellerie de couleur fauve est assortie au couvre capote et l'ensemble est en bon état. L'intérieur est bicolore noir et fauve. Ce Spider n'accumule que 98 000 kms et se présente dans un bel état esthétique et mécanique. Depuis 2008, d'importants travaux d'entretien ont été entrepris, notamment au niveau des amortisseurs, de la commande d'embrayage, de l'arbre de transmission. Des pièces d'usure telles que le silencieux ou les pneus sont aussi récentes. Bénéficiant d'un entretien régulier afin de lui garantir une fiabilité, ce modèle est une belle occasion d'acquérir un descendant d'une lignée qui a fait la fierté de la marque au blason milanais pendant de nombreuses décennies.

Carte grise française

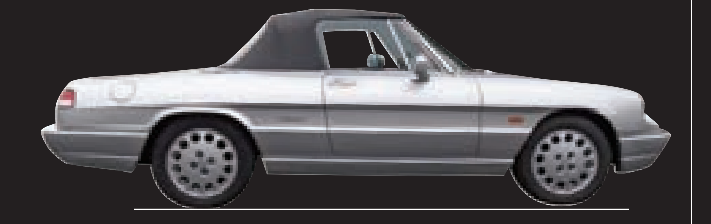






« Le Spider moderne aux charmes rétros »

Marque :	Alfa Romeo
Modèle :	Spider 2000
Millésime :	1991
Kilométrage :	98 000 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 962 cm3
N° de châssis :	AR 115 0000 6010655



13 000 / 15 000 €

La 4ème génération d'un modèle à succès
Un modèle polyvalent facile à rouler
Le dernier cabriolet Alfa à propulsion

242

1969 - Alfa Roméo Spider 1750 Veloce

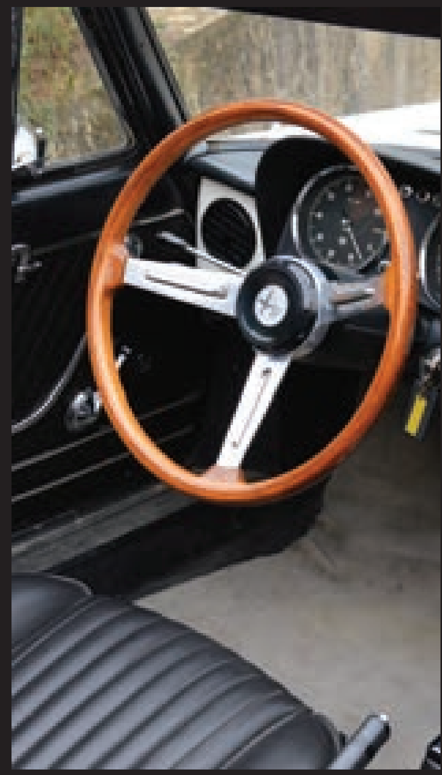
Le Spider Duetto signé de la main du maitre italien Pininfarina est présenté en 1966 et vient succéder aux modèles mythiques sortis quelques années avant comme la Giulietta Spider ou en plus tard la Giulia. D'une ligne novatrice, ce modèle donne un élan de modernisme à la marque milanaise. En effet, si l'architecture du Duetto reste classique, ses lignes sont réellement novatrices avec des flans creusés et un arrière recourbé en forme d' « osso di seppia » ou « os de seiche » en français. A la suite d'un concours, elle est baptisée Duetto. L'appellation n'est pas retenue officiellement sur les carrosseries même si elle restera cependant utilisée dans le langage commun. Le Spider 1600 est d'abord motorisé avec le 1600 de la Giulia. En janvier 1968, le Duetto cède la place à la 1750 Spider Veloce, modèle à la carrosserie identique mais équipé d'un moteur de 1800 cm3. Quelques mois plus tard est lancée une version plus économique, baptisée Spider 1300 Junior.

Avec 118 chevaux, le Spider 1750 Veloce s'offre 180 km/h en vitesse de pointe. Le 4 cylindres propose de belles montées en régime, il est associé à une boite de vitesse à 5 rapports. La voiture innove techniquement : à l'avant, les roues sont indépendantes avec des triangles superposés, des ressorts hélicoïdaux, des amortisseurs télescopiques et une barre anti-roulis. A l'arrière, on trouve un essieu rigide, avec des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs télescopiques coaxiaux. A l'arrière, une barre anti-roulis est montée pour la première fois sur la version 1750 en 1968. Le levier de vitesse recourbé vers le volant autorise une conduite plus sportive. A l'intérieur, Le Duetto est équipé d'un tableau de bord en métal peint couleur carrosserie. Les sièges, munis de dossiers réglables sont en skaï noir. La capote est de couleur noire quelle que soit la teinte de la carrosserie. Elle est relativement facile à utiliser. Désirable, le Duetto s'offrira même un passage au cinéma dans le célèbre film « The Graduate » de 1967 avec Anne Bancroft et Dustin Hoffman. A la fin de l'année 1969, le Spider fait l'objet d'un profond restyling, avec l'adoption d'une partie arrière à pan coupé, c'est le lancement de la deuxième série, dite coda tronca,

Le modèle présenté est une Alfa Romeo Spider Veloce de mai 1969, dotée du moteur 1778 cm3. Sa couleur extérieure blanche est associée à un intérieur en skaï noir et bien entendu une capote noire. Il est équipé des jantes Cromodora qui contribuent au dynamisme du design de la voiture. Dans la même famille depuis 1980, ce spider est en bon état général, ayant bénéficié de soins continus. Il est rare de pouvoir trouver un exemplaire ayant eu peu de propriétaires. Utilisé pour les balades en famille, ce spider est dans un état satisfaisant. Le système de freinage a été récemment revu. Le Duetto à l'instar des autres Spider de la marque voit sa cote progresser régulièrement. Le « Coda Longa » en déclinaison Véloce, produit à un peu plus de 3 000 exemplaires seulement, suit la même tendance et est à acquérir dès maintenant.

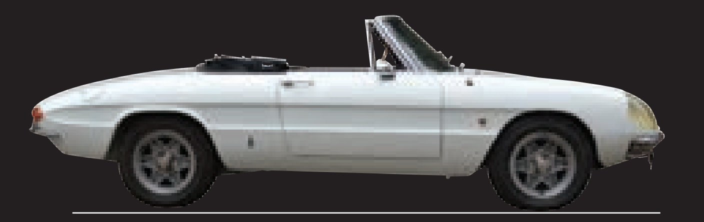
Carte grise française





« Un coda longa nommé désir »

Marque :	Alfa Romeo
Modèle :	Spider Veloce 1750
Millésime :	1969
Kilométrage :	74 000 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 778 cm3
N° de châssis :	AR 10557 1410622



21 000 / 25 000 €

Le meilleur du charme italien dans une décapotable
Une ligne infinie, superbe et originale
Une version rare d'un modèle de plus en plus recherché

243

2000 - Debora LMP 2000

Didier Bonnnet, disparu en janvier 2011, s'illustra pendant plus de 10 ans en course de côte en pilotant protos et monoplaces. Il fut vice-champion de France de la Montagne seconde division en 1983 et s'orienta ensuite vers l'endurance en créant l'écurie Bonnet Auto Racing en 1989. Dans la foulée, il crée sa propre voiture, avec l'aide d'anciens du constructeur britannique Tiga dont il a eu l'occasion de piloter les voitures. C'est la naissance de Debora, acronyme de Didier Bonnet Racing. En 1992, il participe aux 24 Heures du Mans au volant de la voiture assemblée dans ses ateliers du Doubs. En 1995, la Debora LM 295, équipée d'un moteur Ford à 4 cylindres turbocompressé s'impose en catégorie LM P2 et termine 20ème au classement général.

Plusieurs Debora ont participé au 24 Heures du Mans :
1992 Debora Alfa N°61 Didier Bonnet Racing avec Bonnet, Heuclin, Tremblay
1993 Debora Alfa SP 93 N°34 Didier Bonnet Racing avec Tessier, Tremblay, Muller
1994 Debora Alfa LM P2 94 N°20 Didier Bonnet avec Santal , Tessier, Dro
1995 Debora Ford Turbo LMP 295 N°14 Didier Bonnet Santal, Sezionale, Roussel : 20 ème et 1er LMP2
1996 Debora Ford Turbo LMP296 N°9 Didier Bonnet avec Sezionale, Basso, Lecerf
1998 Debora LMP2 BMW N°22 Didier Bonnet Robert, Sezionale, Bruneau
2000 Debora LMP 2000 BMW N°30 Didier Bonnet Didier Goudy, Lemarié, Yvon.

Le modèle présenté a participé aux essais et à la course des 24 Heures du Mans en 2000, il s'agit de la dernière participation d'une Debora au Mans. Elle était engagée dans la catégorie LMP675, catégorie dans laquelle le poids était au minimum 675 Kg. Cette LMP2000 aurait été pesée à 719 Kg. Le châssis 01 est équipé d'un 6 cylindres en ligne BMW préparé par Mader et développant 360 chevaux. Pour cette édition du Mans, elle était pilotée par Patrick Lemarié, Yann Goudy et Jean François Yvon. Ce dernier sera victime de la casse du moteur, peu après Mulsanne seulement deux heures après le départ. Performante, la voiture avait réalisé un temps de 4'08"935 aux essais. Il s'agit donc d'une opportunité unique d'acquérir un des chefs d'œuvre du regretté Didier Bonnet, constructeur pugnace et talentueux reconnu par ses pairs et par le milieu de la course automobile. Cet exemplaire unique par son histoire ravira son futur propriétaire. Il ne demande qu'à reprendre la piste pour exprimer tout son potentiel.

En plus de la voiture, l'acheteur se verra livrer un moteur BMW complet à réviser, 4 roues équipées « Slick » en 18" (2 Michelin / 2 Dunlop), 4 roues équipées « Pluie » (Dunlop), une carrosserie peinte complète, un moule de capot avant, un moule de capot arrière, un moule de bas de caisse gauche et droit.

Carte grise française







« Une œuvre de Didier Bonnet »

Marque :	Debora
Modèle :	LMP 2000
Millésime :	2000
Motorisation :	6 cylindres en ligne de marque BMW (préparation Mader)
Cylindrée :	3 600 cm3
N° de chassis :	LMP 2000 -01



110 000 / 130 000 €

Une pièce rarissime aux performances exceptionnelles
Une voiture ayant couru le Mans
Un modèle charnière, « collector » en puissance

244

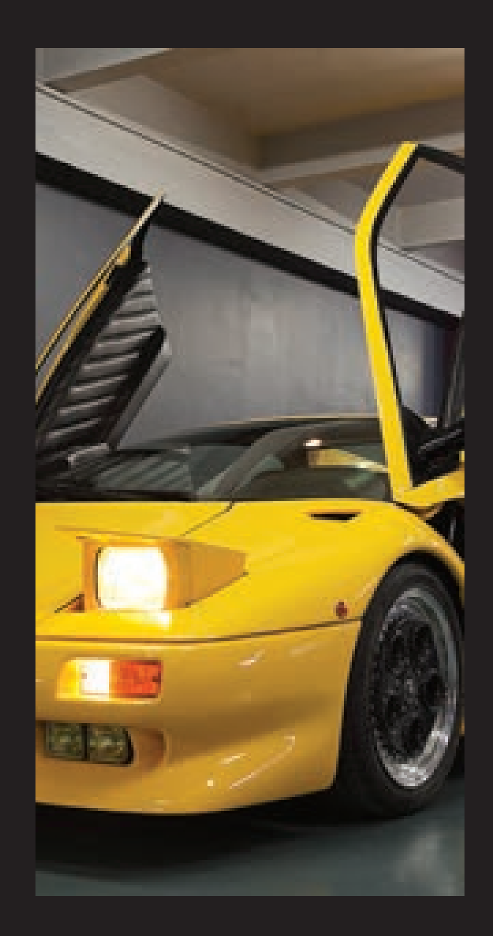
1992 - Lamborghini Diablo

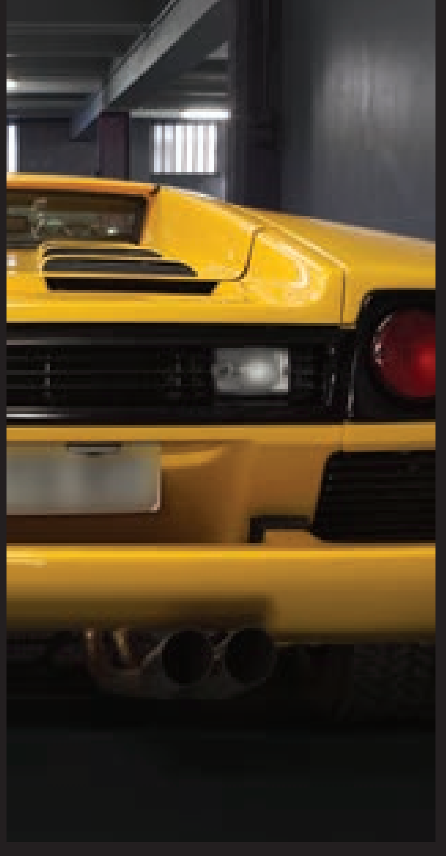
La Lamborghini Diablo, présentée en 1990 au Salon de Détroit comme la première Lamborghini sous l'ère Chrysler depuis le rachat de la marque en 1987, relance le petit fabriquant en leader sur le marché des Supercars. Elle a pour mission de succéder à la Countach et à la mythique Miura, véritables fers de lance de la marque depuis 1974. L'idée est simplement de proposer la meilleure Supercar du marché et de prendre le dessus sur sa principale rivale, la Ferrari Testarossa.

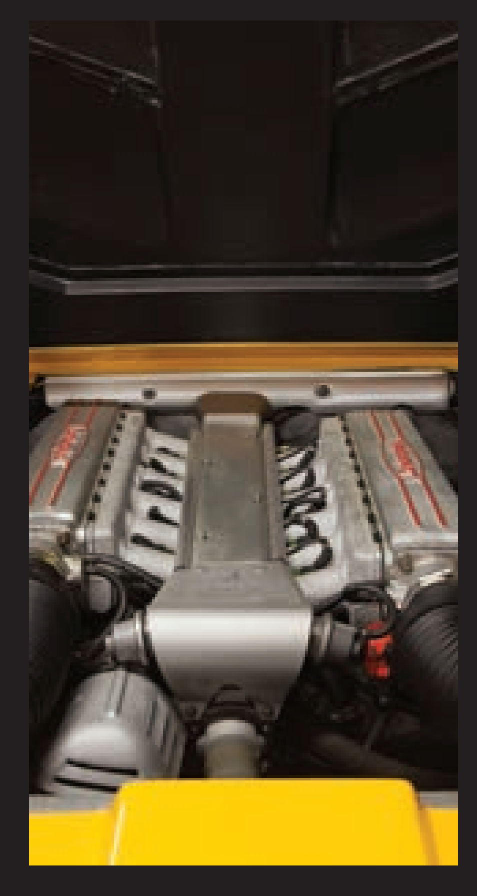
Signé Marcelo Gandini, le dessin de la Diablo est le fruit d'une coopération italo-américaine Lamborghini – Chrysler. Retouchée par les ingénieurs de Chrysler au niveau de l'aérodynamisme, la ligne de la Diablo est un délicieux cocktail entre modernité, bestialité et élégance. L'aérodynamique parfaitement étudiée est caractérisée par une ceinture de caisse plongeante vers l'aile avant et un capot arrière démesuré camouflant un V12 Bizzarrini issu de l'un des plus nobles moteurs italiens qui équipait la Lamborghini 350 GT au début des années 60. Fidèle à l'esprit de la Countach, la Diablo arborant un châssis tubulaire « space-farme » et une carrosserie en aluminium surplombé de son V12, est une évolution logique de celle dont elle devait prendre la suite. Installé dans le dos du pilote, le moteur V12 à 4 arbres à cames en tête et 48 soupapes d'une cylindrée de 5,7 L est d'une noblesse rageuse, un véritable pur-sang italien développant 492 CV. Ce monument de l'automobile arbore une transmission arrière deux roues motrices, une boite de vitesse à 5 rapports. Terriblement bestiale et performante, la Diablo est un monstre brut animé par un monumental V12 Bizzarrini. Les quatre sorties d'échappement et le système de refroidissement animé par les deux radiateurs d'eau derrière les roues arrière sont caractéristiques de la Diablo, embellissant cette ligne à l'aérodynamique parfaite. Durant ses 11 années de carrière, la Lamborghini Diablo va évoluer à plusieurs reprises. La première Diablo est produite de 1990 à 1998 dans sa version 2 roues motrices, soit environ 980 exemplaires.

Le modèle présenté est de 1992, il s'agit donc de l'un des premiers modèles parmi les plus bruts. La voiture a été vendue neuve en France. D'une superbe couleur jaune, cet exemplaire a été repeint. Son intérieur en cuir noir comme le reste de la voiture est lui aussi en excellent état. Le merveilleux son du 12 cylindres est sublimé par une sortie d'échappement en inox. La dernière révision a été réalisée chez le spécialiste Ferrari Calderoni à Lyon, la voiture avait alors 29000 kilomètres. Son propriétaire actuel l'a entretenu avec soin, le carnet est à jour et il possède la trousse à outils et l'autoradio d'origine. Véritable « collector » dès aujourd'hui, cette voiture, symbole de sa génération, devrait certainement voir sa côte grimper dans les prochaines années.

Carte grise française







« Un véritable monstre de l’automobile »

Marque :	Lamborghini
Modèle :	Diablo
Millésime :	1992
kilométrage :	31 500 km au compteur
Motorisation :	12 cylindres
Cylindrée :	5 707cm3
N° de châssis :	ZA9DEAO7AON LA12766



75 000 / 85 000 €

La descendante d’une lignée prestigieuse
Une musique enchanteresse à l’âme italienne
Un tonnerre mécanique à l’état brut

245
1988 - Porsche 911 3.2L Targa

Au salon de Francfort 1983 apparait la 911 3.2L. Son succès sortira Porsche des difficultés financières et contribuera à perpétuer à travers le monde la légende 911.

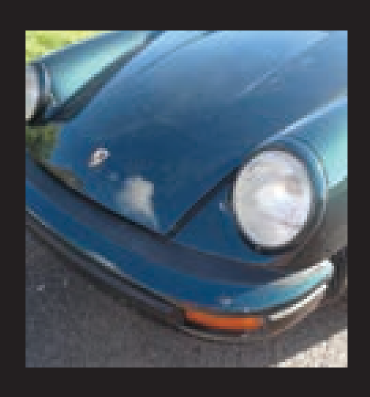
La 3.2 L conserve la ligne et les suspensions originelles de la 911 avant le passage aux pare-chocs enveloppant et à l'électronique, elle est esthétiquement très proche de sa devancière la SC. Modernisée par l'installation de l'injection électronique, le modèle est devenu plus facile d'utilisation. Son 6 cylindres en ligne boxer porté à une cylindrée de 3.2 litres, développe désormais 231 chevaux et permet de dépasser les 240 Km/h. Le système de distribution est doté d'un nouveau tendeur de chaine hydraulique qui supprime les problèmes rencontrés sur les précédents modèles.

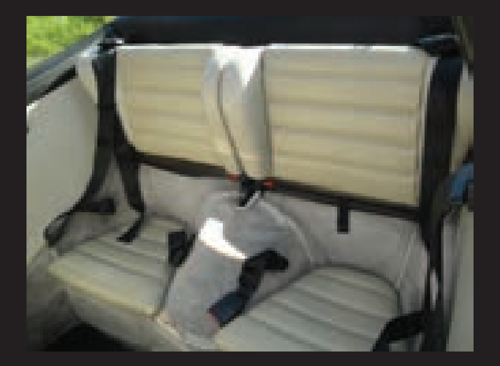
La 3.2 L fera aussi honneur à la réputation de Porsche en matière de freinage, dotée de 4 freins à disques sans l'aide de l'ABS. L'évolution la plus importante au cours de sa carrière est l'adoption en 1987 de la boite de vitesse G 50 Gertrag avec commande de débrayage hydraulique. A l'intérieur, elle reçoit un de système de chauffage plus performant et des bouches de ventilation plus larges. Fiable et robuste, la 3.2 est un modèle idéal pour accéder au monde des sportives. La 3.2 L a été produite jusqu'en 1989 79 649 exemplaires, elle sera remplacée par la 964.

Le modèle présenté est une version Targa de septembre 1988, elle est donc équipée de la boite G50. Sa livrée lui va très bien en associant une peinture verte foncée et un intérieur cuir de couleur beige claire. Elle est équipée d'un essuie-glace arrière. Belle et polyvalente, la version Targa propose les avantages du Coupé et du cabriolet. Le toit se replie pour se loger dans le coffre avant et vous faire profiter du ciel sans trop de remous. Une fois fermé, il donne le sentiment de rouler en coupé. Son propriétaire l'a possède depuis 2007, il lui a prodigué les soins nécessaires à son entretien, les disques et plaquettes sont récents. Le ciel de toit a été refait, le silencieux est un Dansk 60. La voiture sera livrée avec un set complet de tapis de sol, sa housse de protection et son dossier d'entretien.

Les 3.2 L sont de plus en plus recherchées, c'est une occasion de s'offrir un des derniers modèles sortis dans une livrée peu courante.

Carte grise française











« Une sportive indestructible »

Marque :	Porsche
Modèle :	911 type 3.2L Targa
Millésime :	1988
Kilométrage :	206 000 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres à plat «Flat 6»
Cylindrée :	3 164 cm3
N° de châssis :	WPOZZZ91ZKS140151



23 000 / 28 000 €

Une Porsche à sensations sans assistances
Une côte en hausse régulière
Un modèle réputé très fiable

246

1994 - Porsche 911 type 993

La Porsche 993 est révélée à la presse en aout 1993 et entre sur le marché à la fin de la même année. Elle remplace la Porsche 964 et sera la dernière 911 refroidie par air. Esthétiquement très réussie, elle est le fruit d'un travail aérodynamique engendrant une modification de la forme des ailes avant mais en conservant les «yeux de grenouille » qui manqueront à la 996. Les rétro «cup» sont désormais de série. La voiture est nouvelle pour 80 % de ses éléments. L'intérieur subit lui aussi quelques évolutions tout en conservant la disposition générale bien connue des Porschistes.

Equipée du célèbre Flat 6 «Boxer» de 3.6 litres de cylindrée, elle dispose jusqu'en 1995 de 274 chevaux. L'apparition du VarioRam permettra aux modèles ultérieurs de développer 285 chevaux. Elle fut la première Porsche équipée d'une boite de vitesse mécanique à 6 rapports. De nombreux aménagements techniques, notamment sur les trains roulants et le châssis permettent à cette Porsche d'offrir un comportement plus précis et efficace. Aujourd'hui encore cette génération de 911 reste performante et sûre, suffisamment moderne pour être utilisée quotidiennement.

La 933 se décline bien sûr en Targa et cabriolet. La boite Tiptronic S qui permet de changer les vitesses au volant, vient compléter la boite mécanique. Le succès est au rendez-vous pour cette série vendue à près de 68 000 exemplaires à travers le monde. Les années écoulées depuis son lancement ont permis de démontrer la fiabilité de ce modèle qui possède toutes les qualités pour devenir une pièce incontournable dans toute collection. Clin d'œil de l'histoire, la 993 naitra l'année des 30 ans de la 911 qui fête en 2013 sa 50ème année.

Le modèle présenté est de février 1994. Sa livrée lui va très bien en associant une peinture noire et un intérieur cuir de couleur sable. Elle est équipée d'un toit ouvrant ainsi que d'un essuie-glace arrière. La climatisation fonctionne et les sièges sont électriques. Son propriétaire actuel qui n'est autre que le père du célèbre pilote français Eric Comas, la possède depuis 2004. Cette bonne provenance explique sans doute le très bon état général de cette Porsche.

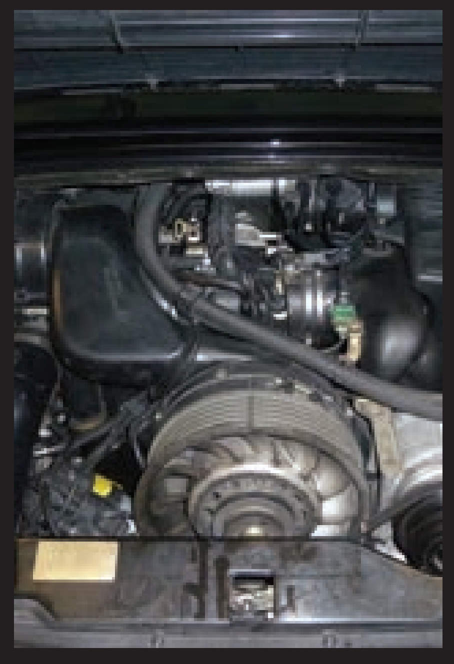
Carte grise française













« La dernière Porsche refroidie par air »

Marque :	Porsche
Modèle :	911 type 993
Millésime :	1994
Kilométrage :	151 000 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres à plat «Flat 6»
Cylindrée :	3 600 cm3
N° de châssis :	WPOZZZ99ZRS312432



31 000 / 34 000 €

La dernière «vraie» Porsche
Unanimement l'une des plus belles générations de 911
Un modèle charnière «collector» en puissance

247

1994 - Ferrari 456 GT

Présentée en 1992, la Ferrari 456 GT, dont le design est une nouvelle fois l'oeuvre de Pininfarina, marque le retour de Ferrari à la tradition des coupés 2+2 doté d'un 12 cylindres à l'avant. Elle perpétue ainsi la possibilité d'offrir 4 vraies places dans un coupé depuis l'arrêt de la 412 fin 1989. Elle est pour certains, considérée comme la plus belle des Ferrari jamais produite par la firme de Maranello, ce qui n'est pas rien, compte tenu de la production de la marque jusque-là. D'une cylindrée de près de 5.5 litres, cette nouvelle Ferrari développe 442 chevaux. La distribution est assurée par 2 doubles arbres à cames en tête. Munie d'une boite de vitesse mécanique à 6 rapports la voiture peut atteindre une vitesse de pointe de 309 km/h, une première pour une voiture à 4 places. Le 0 à 100 km/h est lui abattu en à peine 5,3 secondes. Avec un poids total de 1690 Kg, la Ferrari 456 GT dispose donc d'un rapport poids/puissance de 3,82 Kg/CV.

Point de passage obligé pour élargir sa clientèle, elle pourra aussi être équipée d'une transmission automatique à quatre vitesses et prendra dans ce cas l'appellation GTA. Le système de freinage est doté de l'antiblocage ABS et de l'anti patinage ASR. Construite sur un classique châssis tubulaire en acier, la 456 GT reçoit une carrosserie en aluminium. Combinant confort et sportivité, cette Ferrari peut être utilisée au quotidien et distille à son bord une ambiance unique. Elle a marqué sa génération par un design sobre et très pur et s'impose dès lors comme un très beau collector à acquérir dès maintenant.

Le modèle présenté est de livrée extérieure noire avec un intérieur en cuir noir. Il se présente dans un bon état. Son propriétaire actuel la possède depuis une dizaine d'années, ce qui signifie qu'il s'en ait occupé pour la moitié de son histoire. La voiture a été entièrement révisée en mars 2013 chez un spécialiste de la marque. Outre le remplacement très important des courroies, la vidange de la boite de vitesses ainsi que du circuit de freinage ont aussi été effectuées. Affichant près de 68 000 Kms soit une moyenne annuelle inférieure à 4 000 kms, la voiture fonctionne bien et propose de très belles montées en régime. Cette 456 GT offre désormais un rapport prix/plaisir extrêmement compétitif, permettant de surcroît de partager cette passion à quatre. Elle sera livrée avec son dossier d'entretien.

Carte grise française







« La fabuleuse sonorité du V 12 Ferrari et 4 vraies places »

Marque :	Ferrari
Modèle :	456 GT
Millésime :	1994
Kilométrage :	68 000 km au compteur
Motorisation :	12 cylindres en V
Cylindrée :	5472 cm3
N° de châssis :	ZZFSD44B000097951



28 000 / 33 000 €

Une vraie Ferrari 2+2 à un prix très abordable
Une ligne signée Pininfarina indémodable
Un modèle dont la côte sera certainement corrigée à la hausse à l'avenir

248

1959 - Mercedes 190 SL

Présentées côte à côte au New York Motor Show de février 1954, la Mercedes 190 SL aurait pu pâtir de l'ombre que lui faisait la mythique 300 SL. L'une est une bête de course à peine civilisée, l'autre est une automobile d'usage quotidien, robuste et fiable, d'entretien réduit, remarquable en confort, sécurité et vitesse de croisière. Son dessinateur Karl Wilfret travaillait au département compétition des fameuses "Flèches d'argent". L'objectif était de concevoir un véhicule se rapprochant le plus possible des lignes de la 300SL, tout en offrant une voiture plus confortable à un coût plus accessible. Dans sa configuration finale, la 190 SL est la réponse parfaite à ces deux impératifs.

Très prisée par les cinéastes et les photographes de mode elle apparaît dans de nombreux films et aujourd'hui dans beaucoup de publicités. La voiture s'autorise une allure de croisière soutenue dans les meilleures conditions de confort. Elle vire parfaitement à plat, un zeste survireuse mais toujours contrôlable grâce à son boîtier de direction d'une excellente précision. Avec une ligne racée, un freinage efficace, un tableau de bord élégant et complet, un beau volant ivoire, des sièges en cuir, elle rend heureux celui qui la possède. Sans être très sportif, son moteur 4 cylindres 1.9 litres développe 105 chevaux et propose souplesse et endurance. Il est même possible de voyager à trois dans ce cabriolet. En effet, un strapontin transversal est proposé en option. Mercedes en a produit 25 881 exemplaires de mai 1955 à février 1963. La belle carrière de cet élégant cabriolet confortable et silencieux, qui savait se montrer rapide et stable sur route, comme souple et maniable en ville, se prolonge aujourd'hui dans le monde de la voiture de collection dont elle est une star.

La voiture présentée est d'une belle livrée, de couleur grise, avec un intérieur cuir de couleur rouge. La capote en Alpaga est en bon état. Elle possède son hard top à petite lunette, la montre intérieur et son couvre capote. L'élégance de ses courbes est soulignée par des pneus à petits flancs blancs. La voiture se présente dans un bon état général. Son propriétaire actuel la possède depuis plus de 25 ans. La voiture a été restaurée au cours de la décennie 90, avec plusieurs phases de travaux successifs. Un dossier complet de cette restauration sera fourni avec la voiture. La 190 SL a vu sa côte progresser de manière significative ces dernières années, preuve que ce modèle a toutes les qualités pour séduire les collectionneurs exigeants.

Carte grise française









« Un des cabriolets les plus désirables »

Marque :	Mercedes
Modèle :	190 SL
Millésime :	1959
Kilométrage :	24 200 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1897 cm3
N° de châssis :	121 040 10 95 00612



70 000 / 80 000 €

Une voiture belle et simple à l'usage
Un très élégant cabriolet luxueux
La star des films publicitaires

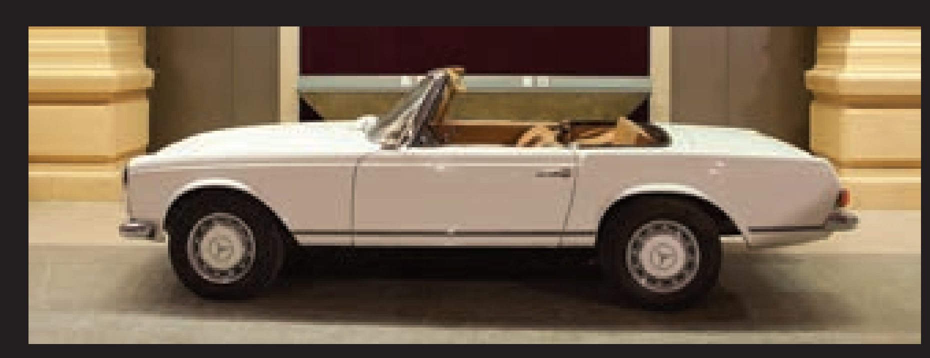
249

1969 - Mercedes Pagode 280 SL California

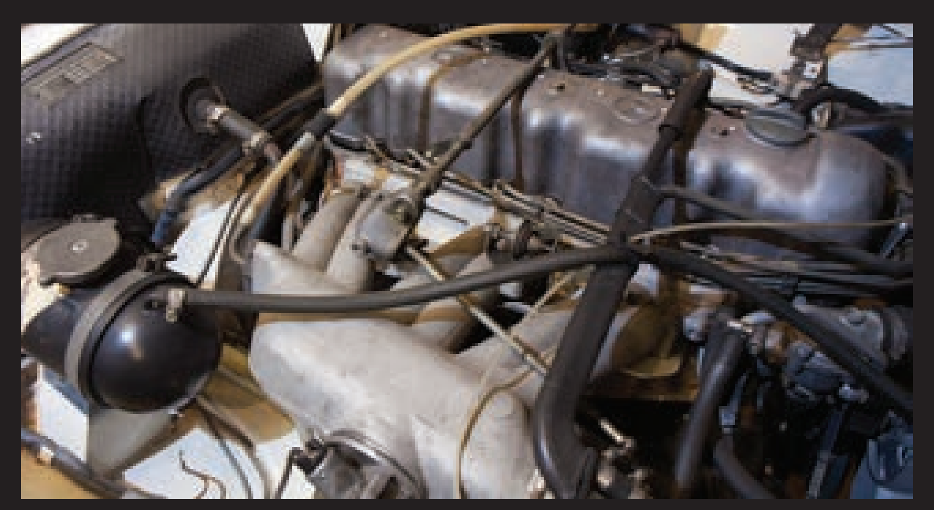
Reprenant la dure lignée des mythiques SL, la « Pagode », par son design très élégant et à la pointe de la modernité, parvient à se faire une place auprès des icônes Mercedes-Benz que sont la 300 SL et la 190 SL. Emmené par un Paul Bracq inspiré, le design de la 280 SL s'avère être assez réussi, tant il sort des lignes classiques de l'époque en s'imposant par une ligne alliant dynamisme et pureté. Véritable mythe sur roues, la 280 SL trouve à l'origine de son surnom de « Pagode » son hard-top intégrant parfaitement les traits de sa ligne racée et élégante. Très moderne, cette auto n'en est pas moins performante. Doté d'un nouveau moteur 6 cylindres à plat plus puissant et plus souple à bas régime et d'une injection directe Bosch procurant 170 cv, ce coupé aborde les routes dans un climat de sécurité et de confort optimal. Remportant une victoire au Rallye Rome-Lière-Rome en 1963 pilotée par Bohringer-Kaiser, les performances sportives en compétition automobile sont au rendez-vous. Le hard-top est idéal, apportant une élégance naturelle au coupé et rendant l'habitacle très lumineux tout en laissant une bonne visibilité de l'intérieur. L'habitabilité est de premier ordre, loin des standards des petits roadsters anglais ou italiens des années 60. Les sièges en cuir et la qualité de finition Mercedes-Benz marquée de détails d'époque aussi surprenants qu'agréables comme les petites buses d'aération. Placées de chaque côté de la voiture, la grande buse ronde à volet sert aux occupants tandis qu'une petite trappe à basculer trouve son utilité pour supprimer la buée des vitres latérales. Autre détail préservant la ligne élancée de la SL, le bouchon du réservoir d'essence a été discrètement mais originalement placé sur la malle arrière. Avec son moteur associant couple et puissance, la prise en main est agréable, d'un confort quasi parfait. Etonnamment moderne à la conduite et bénéficiant de l'avance technique de la technologie SL, ce coupé peut même se conduire de manière quotidienne sans que cela ne procure à son conducteur une sensation quelconque de fatigue liée à la lourdeur du bolide qui accuse près de 1400 kilos sur la balance. Différente du mythique 300 SL réservé à une certaine élite, mais plus performante et moderne qu'une 190 SL, la 280 SL parvient à trouver une place entre ces deux stars Mercedes-Benz, sans pour autant avoir la prétention d'en être une remplaçante. Dans la lignée des coupés SL, cette « Pagode » s'inscrit dans le cercle très fermé des voitures d'exception signées Mercedes-Benz.

Le modèle présenté est une 280 SL « Pagode » de 1969, il s'agit d'une version California avec un hard top et sans capote. Une banquette arrière permet d'emmener deux passagers supplémentaires. La voiture est en bon état général, régulièrement entretenue chez Mercedes Benz à Valence. De couleur blanche avec un hard top noir, elle est équipée d'une boite mécanique à 4 rapports. Son intérieur beige est en bon état. Arrivée à la vente par la route, cette pagode fonctionne bien et vous procurera beaucoup de plaisir à son bord.

Carte grise française







« La tradition des SL perpétuée »

Marque :	Mercedes-Benz
Modèle :	280 SL Pagode California W113
Millésime :	1969
Kilométrage :	56 877 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres en ligne, 170 cv
Cylindrée :	2770 cc
N° de châssis :	113 044 10-010228



28 000 / 33 000 €

Une ligne intemporelle signée Paul Bracq
Une voiture de qualité née sous une bonne étoile
Une cote toujours en hausse

250

1969 - Mercedes Pagode 280 SL California

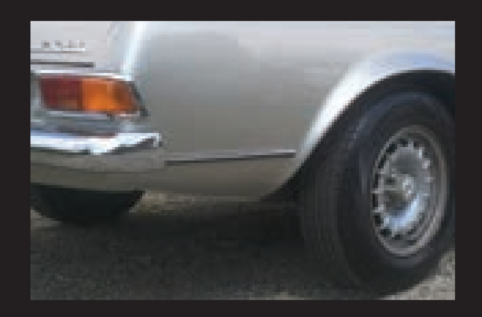
La Mercedes Benz Pagode 280 SL type W113 a été conçue et dessinée par le designer français Paul BRACQ. Ses formes et surtout son toit lui valurent le surnom de pagode. L'intérêt de ce toit « Pagode « concave permettait d'améliorer la visibilité intérieure, avec des montants plus fins, des vitres plus hautes. L'accès à bord était également facilité. Les pagodes ont été commercialisées de 1963 à 1971 et présentées en 1963 au salon de Genève. Il y a trois modèles : la 230 SL fabriquée de 1963 à 1967, la 250 SL fabriquée de 1966 à 1968 et la 280 SL de 1967 à 1971.

La silhouette de la Pagode n'a pas beaucoup changé durant les 8 années de production, on trouve néanmoins trois variantes : le cabriolet, voiture avec capote repliable dans son logement arrière, le coupé, voiture sans capote, avec hard top, et le cabriolet « California », voiture sans capote, avec hard top et banquette arrière 2 places repliable. Cette version sera développée à l'origine pour le marché américain, et plus particulièrement pour la côte ouest où le climat tempéré rendait l'usage d'une capote souple «demi-saison» inutile. La suppression de celle-ci permit alors de proposer 4 vraies places, tout en conservant le hard top démontable pour rouler en hiver.

Côté moteur on distingue 3 cylindrées différentes qui alimentent un 6 cylindres en ligne : 2281 cm3 pour la 230 SL, 2496 pour la 250 SL et 2770 pour la 280 SL. Cette dernière bénéficie de 170 chevaux, ce qui lui permet de flirter avec les 200 Km/h. Côté transmission, elle était équipée de série d'une boîte mécanique à 4 rapports, ou en option d'une boîte mécanique ZF à 5 rapports ou d'une boîte automatique à 4 rapports. Cette voiture, très bien construite, est agréable à conduire et fait tourner encore aujourd'hui beaucoup de têtes sur son passage. Il est à noter que les pièces d'origine Mercedes Benz sont disponibles dans le réseau de la marque.

Le modèle présenté est une Pagode 280 SL California de 1969, équipé d'une boite de vitesses à 4 rapports. Ses propriétaires actuels l'ont achetée au Musée de Chaufailles en 1991. La voiture avait alors 79 000 kms au compteur. Elle a parcouru depuis 10 000 km. La voiture a connu en 2013 une réfection totale de la carrosserie, complétée d'une peinture neuve grise. L'intérieur bleu, partiellement restauré, est en bon état. Côté mécanique, il est à noter le remplacement de la ligne d'échappement.

Carte grise française









« La Mercedes élégante »

Marque :	Mercedes
Modèle :	280 SL Pagode California W113
Millésime :	1969
Kilométrage :	90 000 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres en ligne
Cylindrée :	2770 cm3
N° de châssis :	113 044 10-007181



30 000 / 35 000 €

La Mercedes recherchée pour son style remarquable et son image de marque
Un bon placement pour l'avenir
Un plaisir à chaque tajet

251

1979 - Mercedes 280 SL

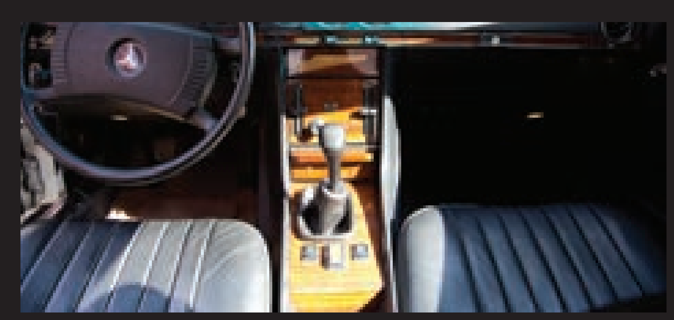
La R107 succède à la W113 dite Pagode. Elle laisse tomber le toit pagode pour un hard top concave tout aussi élégant. Il s'agit de la troisième génération des SL Mercedes présentée en 1971. Sa carrière sera d'une longévité exceptionnelle, elle restera au catalogue pendant 18 ans. Ce roadster sera l'adoration des américains qui absorberont à eux seuls les deux tiers de sa production. Elle sera l'apanage des réussites sociales dans les endroits les plus huppés du globe. La firme de Stuttgart a conçu ce roadster pour répondre aux normes sécuritaires d'outre atlantique, le dotant d'une grande capacité d'absorption des chocs, ce qui lui vaut d'être surnommée la « Panzerwagen » ou « voiture blindée ».

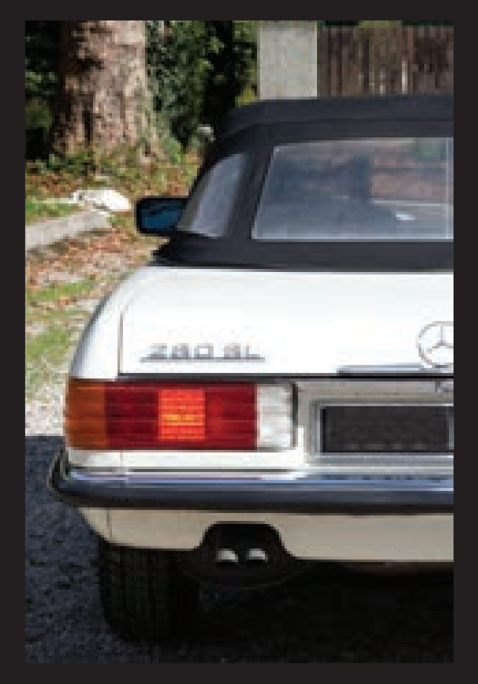
Comme souvent chez Mercedes, la W107 fut une plateforme qui accueillit différents moteurs. En effet, née avec le V8 de 3,5 litres des 280 et 300 SE/SEL 3,5 de l'ancienne classe S, elle reçut par la suite l'excellent 6 cylindres double arbres des 280 SE dès juillet 1974 et le V8 de 4,5 litres de la 450 SEL en avril 1973. L'histoire du SL type R107 est celle d'une montée en puissance. Jusqu'en 1980, les SL vont voir leur puissance progressivement augmenter au fil des millésimes avec des améliorations techniques mineures. A partir de 1980, le SL 280 hérite d'une boîte mécanique à 5 rapports, tandis que de nouveaux moteurs sont montés. C'est ainsi que le V8 3,8 litres remplace le 3,5 litres, et le V8 5 litres remplace le 4,5. Les puissances et couples progressent. En 1989, après une production de 237 387 unités, la R107 SL est remplacée par la nouvelle R129. La génération de SL 107, du fait de sa longue production en volume, reste encore financièrement très abordable mais les cotes ne devraient que monter dans les prochaines années.

Le modèle présenté est un 280 SL type R107. Il est propulsé par un moteur six cylindres en ligne de 2746 cm3 de cylindrée pour une puissance de 185 CV équipé de la boite mécanique. La voiture peut s'approcher de la vitesse symbolique de 200 Km/h. Blanche avec une sellerie en cuir noir, et une capote noire, la voiture est dans un bon état général. L'alternateur de la voiture a été récemment changé. Son propriétaire la possède depuis plus de 10 ans et a pris beaucoup de plaisir à la conduire. Si cette auto n'est pas une sportive proprement dite elle répond plutôt à l'exigence de fiabilité et de confort de conduite.

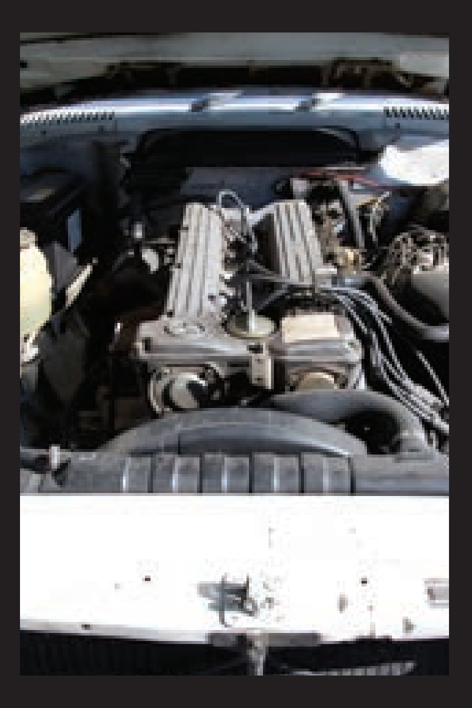
Carte grise française











« La voiture des séries TV américaines »

Marque :	Mercedes
Modèle :	280 SL R107
Millésime :	1979
Kilométrage :	129 000 km au compteur
Motorisation :	6 cylindres en ligne
Cylindrée :	2746 cm3
N° de châssis :	107 042 1000 6321



14 000 / 16 000 €

Un style intemporel et une qualité germanique
Une des classiques modernes les plus utilisables
Un modèle dont la valeur ne fait que progresser

252

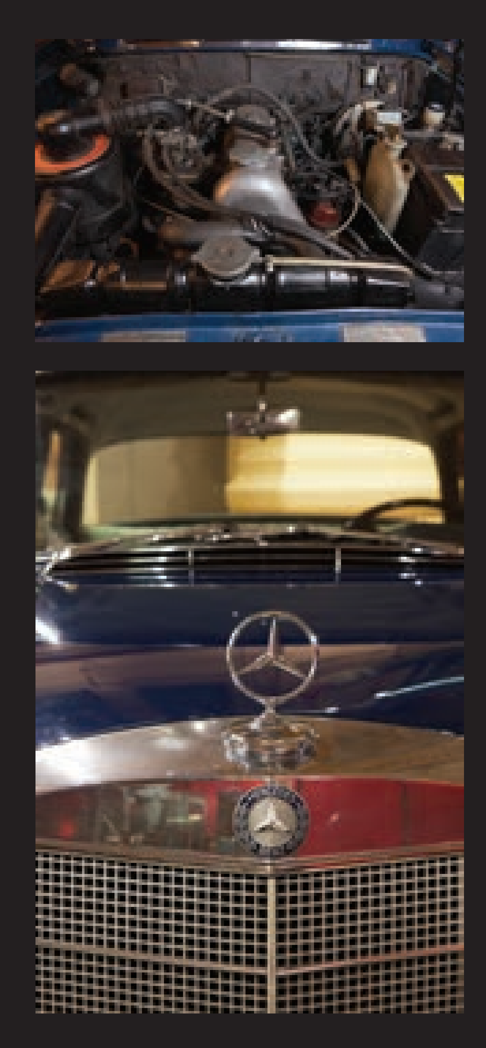
1965 - Mercedes 190 C

Surnommée de son numéro de série W110, cette berline Mercedes a été fabriquée de 1961 à 1968. Sans être la démonstration du savoir-faire de Mercedes en matière d'automobile haut de gamme, elle fait partie de la classe moyenne supérieure. Elle a remplacé la série W120 & W121 dites «Ponton ». Côté moteur, la W110 proposait deux alternatives, un moteur essence ou un moteur diesel, tous deux, dotés des quatre cylindres en ligne.

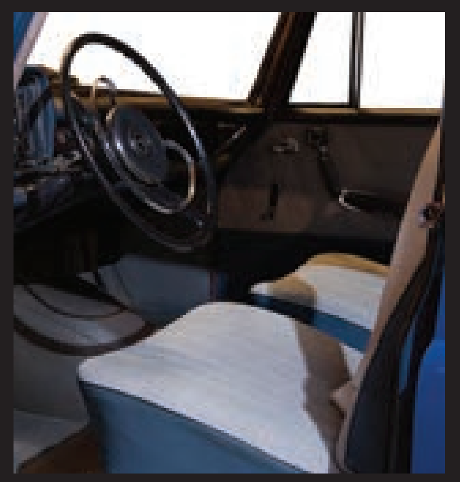
Les signes distinctifs des W110 sont les ailerons arrière venant prolonger les ailes. L'inspiration vient bien entendu des Etats Unis. Novateur, le châssis a été conçu par les ingénieurs allemands de manière à offrir pour la première fois une sécurité passive. Elle sera en effet la première berline milieu de gamme soumise aux fameux crash-tests étendus. Elle fut par exemple projetée à 80 Km/h sur une rampe de frappe.
Autre nouveauté, un tableau de bord inhabituel car l'aiguille du compteur de vitesse se déplaçait alors verticalement. Selon la vitesse, la couleur d'affichage passait du jaune au rouge. Ce changement de couleur était généré par un rouleau tournant sur son axe. La trappe à carburant était située, sur tous les modèles, derrière la plaque d'immatriculation rabattable. La version essence en 1.9 litres à quatre cylindres commercialisée sous l'appellation 190 C développe 80 CV, elle a été produite de 1961 à 1965 à 130 554 exemplaires. Equipée d'une boite de vitesse à 4 rapports, elle permettait d'atteindre 145 km/h.

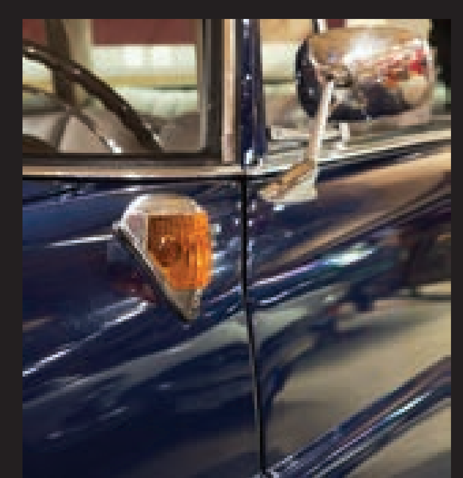
La voiture présentée a été achetée pour la direction d'une entreprise à Saint-André les Vergers (Troyes) le 26 septembre 1965. C'est une Mercedes ayant toujours vécu en France. Elle est en très bon état, saine et fiable, son intérieur d'origine témoigne de la qualité de fabrication de l'époque ainsi que des soins qu'elle a reçus tout au long de son histoire. Elle est équipée de son poste Becker d'origine et offre, aujourd'hui encore, un confort très appréciable à son bord. Régulièrement entretenue, la voiture n'aurait, selon nos informations, connu que trois propriétaires. La voiture est livrée avec son crochet d'attelage.

Carte grise française.









« Le confort et la fiabilité inégalables d'une berline Mercedes »

Marque :	Mercedes
Modèle :	190 C
Millésime :	1965
Kilométrage :	23 300 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	1 897 cm3
N° de châssis :	110 010 - 10 11 7200



6 000 / 9 000 €

Une Berline de marque prestigieuse à un prix très attractif
Un rapport prix/plaisir inégalable
Un témoignage roulant du savoir-faire allemand

253

1955 - Fiat 500 C Belvedere Ex SAS le prince Rainier III de Monaco

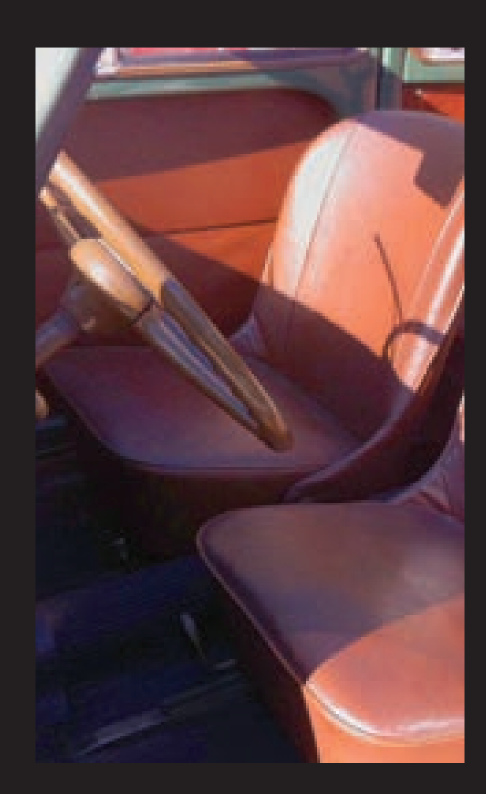
La Fiat 500 de la première génération, surnommée Topolino désignant souris en italien, est un modèle conçu par Fiat et produit entre 1936 et 1955. Conçue et construite comme une véritable automobile, structure monocoque, vraie suspension, freins hydrauliques largement dimensionnés et circuit électrique de 12 volts, la Fiat 500 «Topolino» obtiendra un beau succès commercial. Bien que sa fabrication fut très ralentie durant les années de guerre, elle reprit à la fin du conflit avec la série C jusqu'en 1955, en Italie comme en France, où elle s'appelait Simca 5 d'abord, puis Simca 6. Au total ce sont 519 847 exemplaires qui sortirent des chaînes Fiat en Italie.
La nouvelle mécanique des 500 introduite après la guerre a besoin d'une nouvelle carrosserie, plus proche des goûts esthétiques de l'époque. La nouvelle 500 C est présentée à Genève en 1949. Le style est nouveau, notamment la calandre à développement horizontal, les feux encastrés dans les ailes, le coffre intégré avec ouverture commandée de l'intérieur. Proposée en alternative à la Berline, la version Giardiniera avec des panneaux et portière en bois, aura la préférence des acheteurs. En 1951 la Giardiniera est remplacée par un modèle dénommé Belvédère.

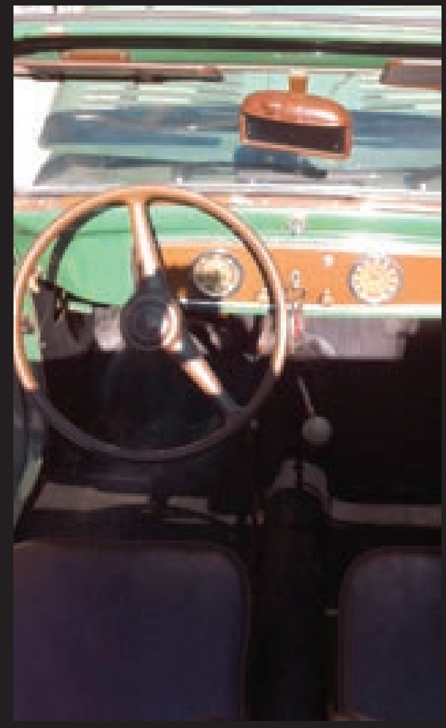
La Belvédère possède des indicateurs de direction clignotants avec des feux sur les ailes en remplacement des vieux indicateurs à baguette, solution ensuite appliquée en1952 à la Berline. Même les pare-chocs chromés, en option sur la berline, sont en série. Elle sera la première Fiat à bénéficier d'un chauffage lui aussi en série.

La version Belvédère a connu un succès extraordinaire, capable de transporter 4 personnes et des bagages et offrant la possibilité, en rabattant la banquette arrière, de se transformer en véhicule commercial à bonne capacité de chargement. Cette double personnalité a marqué le paysage routier, urbain et extra urbain de l'Italie de la reconstruction et bien au-delà de la fin de sa production.

Le modèle présenté est tout simplement « unique » d'abord parce que son pédigrée est princier et ensuite parce que son état est exceptionnel. En effet, il a appartenu à SAS le Prince Rainier III de Monaco et son propriétaire actuel l'a directement acheté à la principauté du rocher auprès de SAS le prince Albert II. La voiture proposée est dans un excellent état. Sa peinture biton joue sur deux nuances de vert et lui donne un charme certain. Du point de vue mécanique, la voiture est tout aussi désirable puisque son moteur a connu une réfection totale après avoir été démonté. Les freins, l'embrayage et les pneus ont eux aussi bénéficié d'une cure de jouvence. Ce Belvédère princier est donc capable de vous emmener à près de 90 Km/h et représente une opportunité unique d'acheter une page d'histoire. Preuve de l'intérêt porté au modèle par les collectionneurs autour du monde, la maison de vente Gooding & Company a vendu cette année une 500 C à 26 400 $. A vos enchères.

Carte grise française







« Une 500 au destin princier »

Marque :	Fiat
Modèle :	500 C Belvédère
Millésime :	1955
Kilométrage :	4590 km au compteur
Motorisation :	4 cylindres
Cylindrée :	569 cm3
N° de châssis :	518584



18 000 / 20 000 €

Un symbole de la marque Fiat
Un pedigree Princier
Un modèle toujours plus désiré

254

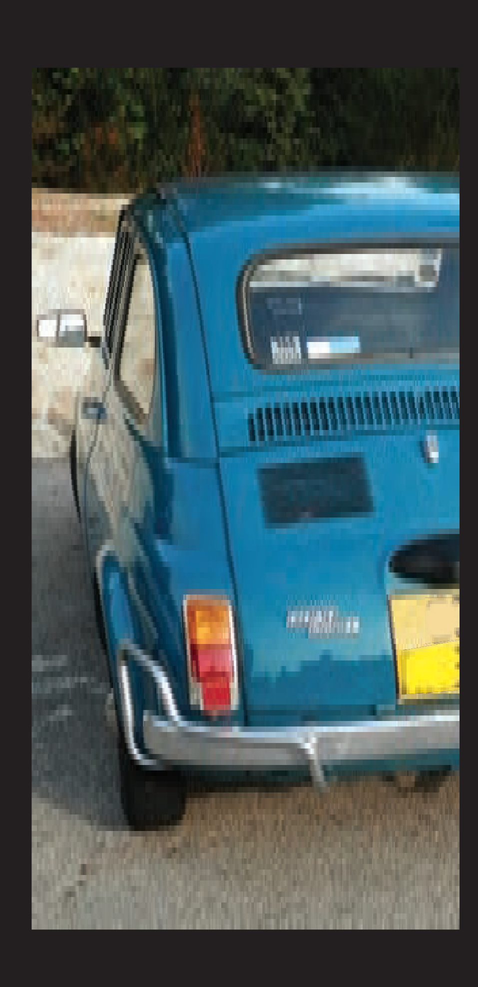
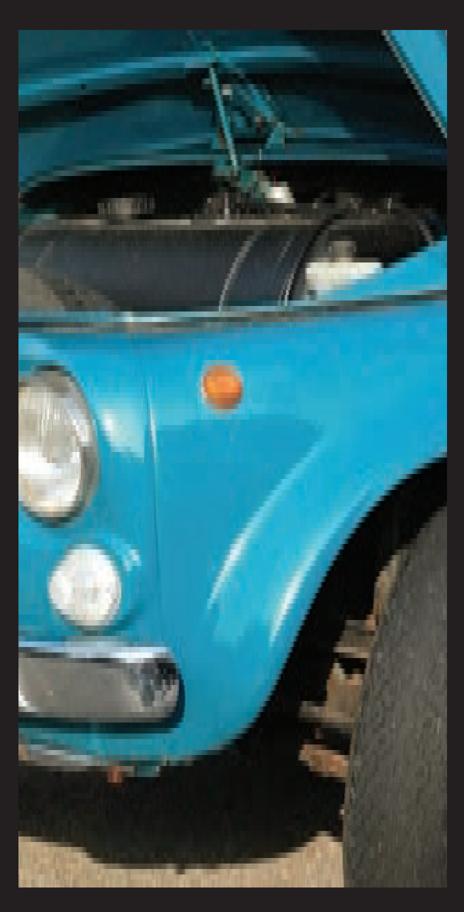
1969 - Fiat 500 L 110F

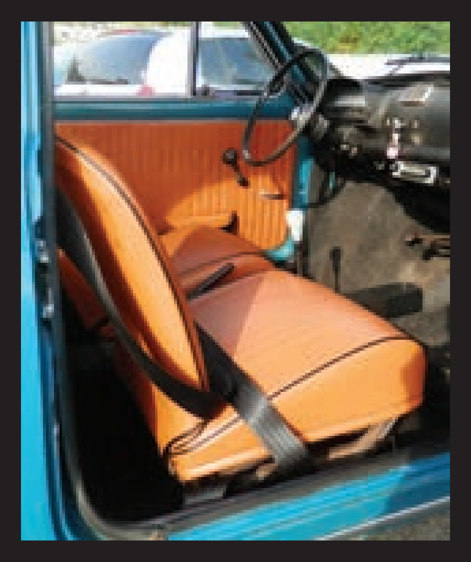
La Fiat 500, cette dénomination commerciale connue dans le monde entier a fait la popularité internationale de Fiat. Aussi célèbre que la Coccinelle ou la 911, sa renommée est telle qu'elle est réapparue ces dernières années sous une forme moderne. La toute première série de Fiat Nuova 500 est présentée à Turin le 4 juillet 1957. Elle était équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm³, disposé à l'arrière, délivrant 13 ch et autorisant une vitesse maximale de 85 km/h, avec une consommation de seulement 4,5 litres aux 100 km. Simple et économique, elle se vend à 28.438 exemplaires. L'auto est cependant presque trop spartiate et sous motorisée. Fiat présente alors pour y remédier en 1957, deux versions Economique et Normale dont la puissance du moteur a été portée à 15 ch. Alors que la version Economique est proche de la première version, la version Normale voit sa finition nettement améliorée et son équipement complété. L'année suivante, en 1958, Fiat lance une version Sport équipée d'un moteur porté à 499,5 cm³ et développant 21 ch. D'autres modèles Abarth verront le jour dans les années suivantes. En 1960, la 500 devient 500 D. Une déclinaison «utilitaire» voit aussi le jour, la Fiat 500 Giardiniera. La lettre D correspond à la 4 ème version après la base « A », la Normale « B » et la Sport « C ». Elle propose quelques retouches esthétiques et atteint désormais la vitesses de 95 km/h. Fiat dévoile la 500 F cinq ans plus tard. « F » et non pas « E » car la version « E » correspond à une finition « America » de la 500 D. Son pare-brise grandit, un nouvel intérieur est installé et la puissance est portée à 18 ch.

Fort du succès de cette version, alors même que l'on s'attend au lancement d'une nouvelle 500, Fiat dévoile en août 1968 la version luxueuse de la 500, la « L ». A l'extérieur, la nouveauté consiste en une barre cintrée qui double les pare-chocs avant et arrière. L'intérieur est lui, complètement modifié. La planche de bord, les compteurs et instruments ainsi que les sièges sont modifiés. La 500 L connaîtra un succès commercial sans précédent. Ce sera le modèle le plus produit avec le record de 407.365 exemplaires en 1970, dont plus de la moitié exportée. Lors du Lancement de la Fiat 126 en fin d'année 1972, Fiat décida de lancer une dernière version de la 500, la « R ». Le modèle le plus produit fut le type 110 F qui regroupait alors la 500 F et la 500 L

Le modèle présenté est une série L de 1969. Elle est de couleur bleu canard et son intérieur est beige. Ce dernier, identique à celui d'origine a été restauré en simili. La voiture dispose aussi d'une capote neuve. Son propriétaire la possède depuis 10 ans, et sans être parfaite, cette 500 a fait l'objet de soins réguliers. Ses 18 chevaux vous emmèneront dans une ambiance unique à travers les routes de France ou d'ailleurs.

Carte grise française



« Le légendaire pot de Yaourt »

Marque :	Fiat
Modèle :	500 L type 110 F
Millésime :	1969
Kilométrage :	47 000 km au compteur
Motorisation :	2 cylindres
Cylindrée :	499,5 cm3
N° de châssis:	2316573



6 500 / 8 500 €

Une popularité internationale sans égale
Une allure irrésistible
Un prix d’entrée attractif et des pièces disponibles

255

1966 - Ford Mustang Convertible GT

C'est le 17 avril 1964 que Ford, alors second constructeur mondial, présente à New York sa Mustang. Ford met sur roues le concept de Pony Car, créé au départ comme un coupé deux places dans la plus pure tradition européenne. Ce génial projet est dû à un jeune visionnaire nommé Lee Iaccoca qui souhaite, contre l'avis général des dirigeants de l'époque, redynamiser la marque. La Mustang est alors dotée en série d'un moteur de 6 cylindres en ligne de 2,8 L ou, en option, d'un V8 de 260 ci de 4,2 L ou d'un 289 ci de 4,7 L. Elle est disponible en coupé hard top ou en cabriolet, la carrosserie fastback n'apparaissant qu'en 1965. De nombreuses options sont disponibles pour agrémenter la voiture, le but étant que chacun puisse concevoir sa Mustang de manière unique. Devant le succès des ventes, le constructeur propose alors chaque année des évolutions de son modèle. C'est ainsi que virent le jour les séries spéciales, équipées de moteurs plus ou moins puissants et d'ajouts esthétiques telles que les « Boss », les « Shelby » ou encore les « California Special ». Dès l'année 1966, la Ford Mustang a dépassé le million d'unités produites. Un record pour une voiture de sport en si peu de temps. Presque une marque à part entière, la Mustang arbore son propre insigne et non les emblèmes de Ford. Forte d'une carrière d'une longévité exceptionnelle, la Mustang a marqué de nombreuses générations d'automobilistes.

Le modèle présenté est un Convertible GT de 1966. Ce modèle provenant des Etats-Unis a été acheté par son propriétaire actuel en Californie en 2006. La voiture, dans un excellent état, propose une livrée bleue « Ice Blue » et un intérieur Pony noir. Il s'agit d'un modèle V8 289 Ci « A Code » muni d'un carburateur 4 corps permettant de délivrer 225 chevaux. Les montées en régime du moteur sont sublimées par une ligne d'échappement entièrement en inox et réalisée spécialement pour cette voiture. Sa capote noire en excellent état est électrique. Il est important de noter que la voiture est équipée d'une avantageuse boite mécanique à 5 rapports permettant une plus faible consommation à vive allure et une polyvalence accrue.
La voiture n'a parcouru que 116 000 miles, ce qui représente une moyenne de moins de 2500 miles ou par an. Elle a fait la joie de son propriétaire actuel qui l'a conservée dans un très bel état et représente aujourd'hui une belle opportunité pour acquérir l'un des modèles les plus désirables.

Carte grise française









« L’American Dream »

Marque :	Ford
Modèle :	Mustang
Millésime :	1966
Kilométrage :	117 000 miles au compteur
Motorisation :	8 cylindres en V
Cylindrée :	4 700 cm3
N° de châssis :	6R08A199068



33 000 / 38 000 €

Une version ultra désirable
Un mythe automobile
Le rêve américain cheveux au vent

256

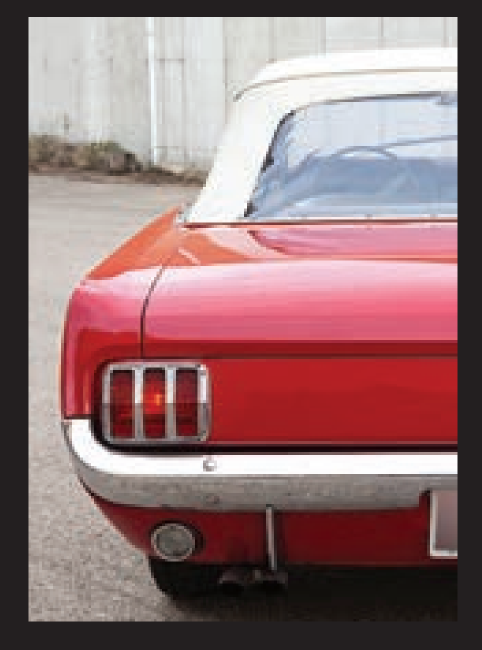
1966 - Ford Mustang Convertible

Toujours très prisée, la Mustang marque les années 60 par son image décalée, jeune et dynamique. Désignant un avion de chasse du nom de North American P-51, la « Mustang » bénéficie d'une belle côte d'amour auprès des jeunes des années Sixties. En 1962, le nom de « Mustang » est définitivement établi. La Mustang devra avoir une allure sportive, des performances convaincantes, des pièces de grande série, et être vendue à un prix abordable. Elle est proposée en deux carrosseries : coupé et cabriolet. Ford va doter sa Mustang d'une troisième variante dite coupé Fastback. Développant toute une gamme de moteurs, allant des small bloks ou big blocks développés par Shelby, la Ford Mustang se distingue par un nombre d'options quasi infini, rendant chaque modèle de Mustang unique. L'idée de Ford est réellement de relancer les ventes en proposant un produit entièrement personnalisable mais restant abordable. Le coupé de base, équipé du 6 cylindres en ligne et de sa boîte mécanique à 3 rapports coûte en effet un peu moins cher qu'une Coccinelle à l'époque!
Grâce notamment à une grande campagne publicitaire, Ford met en avant son nouveau modèle. La Mustang ressuscite l'image de Ford et idéalise « the american life », dont elle deviendra un symbole fort et indestructible de la marque jusqu'à des décennies plus tard. Les chiffres de ventes sont excellents. Après 12 mois de commercialisation, ce sont 417 000 Ford Mustang qui sont sorties des chaînes de production ! Dès l'année 1966, la Ford Mustang a dépassé le million d'unités produites. Un record pour une voiture de sport, qui restera longtemps inégalé. La Mustang sera aussi remarquée à l'écran dès 1969, mettant en scène un Steve McQueen au volant d'une magnifique Ford Mustang chassant une Dodge Charger dans les rues de San Francisco.
Le modèle présenté est une Ford Mustang convertible 289CI code C de 1966, développant 200 cv. Elle est équipée d'une boite automatique à 3 rapports. Les deux cache-culbuteurs, le filtre à air et les barres anti rapprochement sont chromés. La carrosserie est de couleur rouge, l'intérieur est blanc tout comme la capote. Importée du Massachussetts en Mai 2008 par SL Automobiles à Strasbourg, la voiture a alors été remise en état et équipée d'un allumage électronique. Le précédent propriétaire l'a dotée d'un couvre capote neuf. La voiture fonctionne aussi bien qu'elle présente. Avec son dessin originel et sa livrée très racée, elle propose à son acquéreur tous les plaisirs du mythe américain.

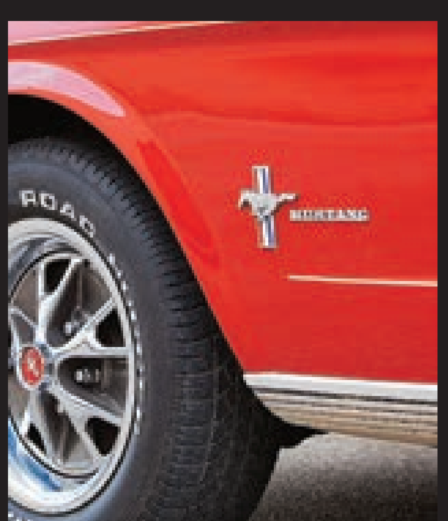
Carte grise française





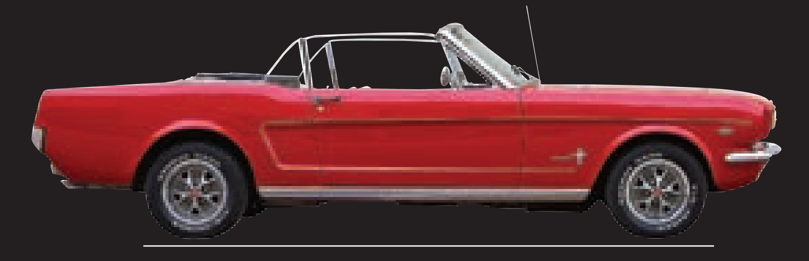






« L'Appel de la route 66 »

Marque :	Ford
Modèle :	Mustang
Millésime :	1966
kilométrage :	79900 miles au compteur
Motorisation :	8 cylindres
Cylindrée :	4 700 cm3
N° de châssis :	6R08C108038



30 000 / 35 000 €

L'esprit de liberté des sixties
Un cabriolet pour mieux profiter du son du V8
Une voiture 100 % plaisir

257

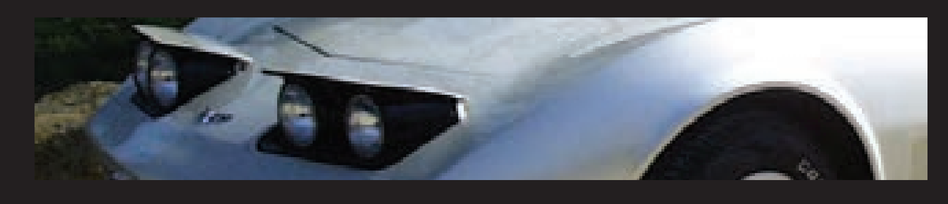
1979 - Chevrolet Corvette

La Chevrolet Corvette C3 est lancée en 1968. Elle se décline en deux versions, coupé ou cabriolet. Dans les deux cas, le style reste inimitable et agressif. La troisième génération, inspirée du concept car Mako Shark dessiné par Larry Shinoda fut produite de 1968 à 1982. La carrosserie et l'intérieur furent complètement redessinés en 1968. Pour la première fois le coupé possède 2 demi-toits amovibles et une vitre arrière verticale coulissable. En 1969, le small block de 327ci est remplacé par un nouveau moteur de 350 ci c'est à dire de 5,7 litres, cylindrée utilisée jusqu'à aujourd'hui, et le nom Stingray réapparaît mais en un seul mot.

La carrière de la corvette est une suite d'évolutions. En 1970 la carrosserie est modifiée et le big block augmente de cylindrée en passant à 454 ci. L'année 1972 est la dernière année des pare-chocs chromés avant et arrière. 1973 est la seule année ou se mélangent un pare-chocs teinté dans la masse à l'avant et un pare-chocs arrière chromé. Aussi, en 1974, les 2 pare-chocs sont teintés. C'est aussi la dernière année du big block avant les nouvelles normes anti-pollution. L'année 1975 marque la fin du cabriolet pour 12 ans et l'apparition du pot catalytique. L'intérieur du modèle 1977 a été légèrement modifié et la carrosserie est la dernière avec la vitre arrière verticale. L'année 78 célèbre le 25ème anniversaire de la Corvette : pour cette occasion, le design de l'auto est revu avec l'adoption d'une lunette arrière qui permet d'augmenter de manière significative le volume du coffre. L'intérieur est aussi revu en profondeur : l'instrumentation, la boîte à gants et d'autres éléments sont modernisés. 1979 est la date des records de ventes pour Corvette avec 53 807 ventes. Dernière année pour la C3 en 1982 qui ne propose plus qu'une BVA au catalogue. Le moteur repasse à 200 chevaux. La fin de carrière est fêtée par le biais d'une série spéciale Collector Edition. Fort de son succès commercial, la Chevrolet Corvette C3 sera produite durant 14 années.

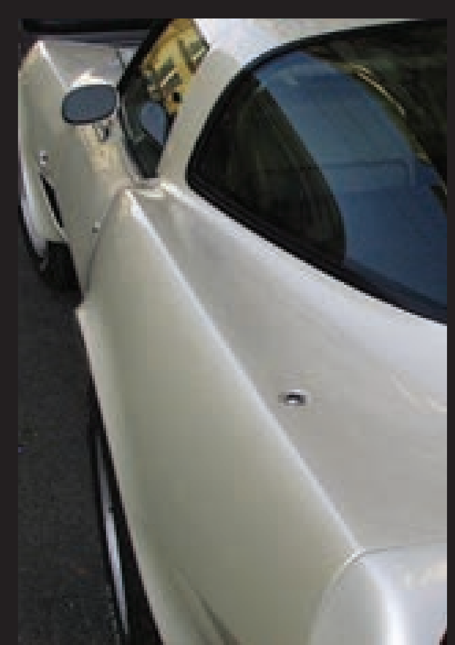
Le modèle présenté est une Corvette C3 de 1979 de couleur coquille d'œuf et d'origine américaine. La sellerie est en cuir de couleur beige. Son moteur de 190 chevaux est couplé à une boite automatique à 3 rapports. Cette voiture a été entièrement révisée depuis le châssis par Auto Passion dans le puy de Dôme en 1990, 300 heures de restauration ont été passées sur la voiture, un dossier complet du démontage pourra être fourni. Son propriétaire la possède depuis 15 ans et lui a prodigué de bons soins. La voiture est régulièrement entretenue à Lyon par l'Atelier Automobile. La voiture est en très bon état, équipée d'un silencieux en inox et d'un T Top, elle offrira à son futur acquéreur des moments de vrai plaisir.

Carte grise française









« Le 3ème Opus du mythe américain »

Marque :	Chevrolet
Modèle :	Corvette C3
Millésime :	1979
Kilométrage :	103 000 miles au compteur
Motorisation :	8 cylindres en V
Cylindrée :	5 700 cm3
N° de châssis :	1Z8789S429206



18 000 / 22 000 €

Une voiture à sensations
La référence américaine en matière de voitures sportives
Un look sans égal

258

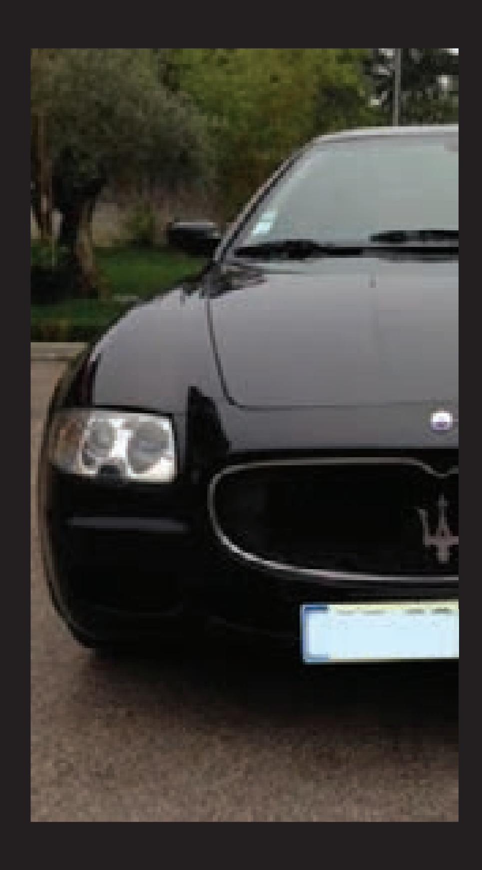
2006 - Maserati quatroporte sport GT

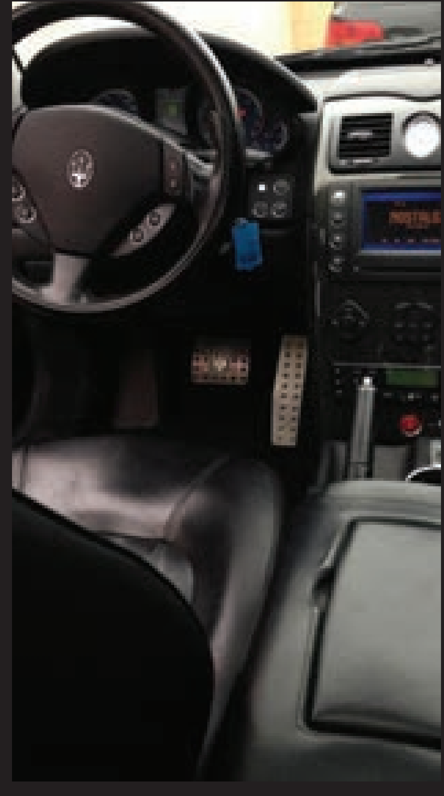
« Quattroporte » Cette appellation italienne désigne chez Maserati la dynastie des berlines à 4 portes de la marque. Le constructeur italien a en effet été le seul à son époque à s'intéresser au créneau étroit des limousines sportives. La première déclinaison date de 1963, avec un modèle V8 4.2 L dessiné par Frua. Aucune autre berline de série n'est alors capable à l'époque d'atteindre une vitesse de 230 km/h. La version II, lancée en 1975 sous la robe de Bertone, est moins performante pour son époque avec un V6 de 210 chevaux. La 3ème génération, née en 1978, marque le retour au 8 cylindres en V, d'une cylindrée de 4.9 L. Il recevra une carrosserie de Giugiaro permettant à Maserati de réaliser de bonnes ventes. La quatrième génération connaitra une carrière tumultueuse. Le rachat de la marque par Fiat en 1998 influencera les travaux d'évolution et de perfectionnement du modèle. Dessinée par Gandini, mais principalement motorisée par des V6, elle ne connaitra qu'un succès mitigé.

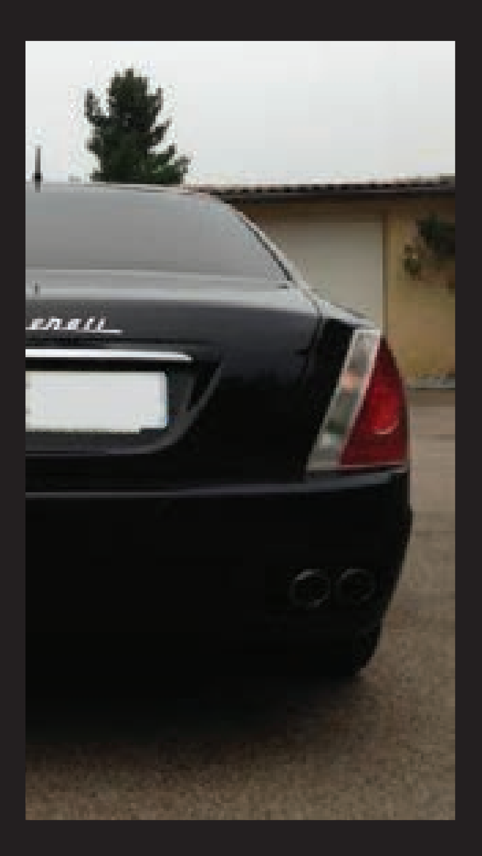
Lancée en 2003 au Salon de Francfort, la cinquième génération de la Quattroporte a été entièrement conçue en collaboration avec Ferrari. Elle symbolise la renaissance de Maserati grâce notamment au design magistral de Pininfarina. Elle est motorisée par le fabuleux moteur V8 4,2 L de la Ferrari Modena développant 400 chevaux légèrement retravaillé. Côté transmission, elle reçoit une boîte de vitesses séquentielle, type F1 à 6 rapports, gérée de manière «automatique» ou manuelle via les palettes au volant. Dès 2006, elle existe en 3 versions : standard, Executive GT et Sport GT. Dès 2007, chacune de ces trois exécutions seront également disponibles en boîte automatique classique à convertisseur de couple de 6 vitesses. Une répartition des masses étudiée à la manière des meilleures GT permet à cette auto avoisinant les 1930 kg de faire oublier son poids. L'habitacle, dont la montre centrale signée Maserati reprend place au centre du tableau de bord, est homogène et harmonieux, la qualité des matériaux sans être parfaite est en hausse. Cette Quattroporte offre une alternative de charme à l'offre allemande plus aseptisée.

Le modèle présenté est de 2006, de couleur noire, il possède un intérieur en cuir noir lui aussi réhaussé d'inserts en carbone. Il s'agit d'une version Executive Sport GT doté de la boite F1. D'origine italienne, la voiture a été importée par le garage Gauduel de Lyon en 2011. Elle possède son dossier de factures. Parmi les entretiens récents, on peut signaler le remplacement de l'embrayage en 2011, et une révision en juin de cette année. La liste des options est impressionnante parmi lesquelles on peut noter l'aide au stationnement, les phares xénon, le toit ouvrant, les sièges électriques, le système audio Bose et les jantes 20 pouces. En bon état, cette Quattroporte bénéficie en plus d'une garantie auprès des établissements Gauduel de Lyon jusqu'en juin 2014.

Carte grise française.







« La cinquième génération du mythe italien à quatre portes »

Marque :	Maserati
Modèle :	Quattroporte
Millésime :	2006
Kilométrage :	98 000 km au compteur
Motorisation :	8 cylindres en V
Cylindrée :	4 244 cm3
N° de châssis :	ZAMCD39B000025483



25 000 / 30 000 €

Une Maserati magnifique symbole du renouveau de la marque
Un modèle déjà Collector à acquérir maintenant
Une manière de rouler « différent »



Claude AGUTTES
Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)

www.aguttes.com

HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY

164 bis, avenue Charles de Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : 01 47 45 55 55
Fax : 01 47 45 54 31

HÔTEL DES VENTES DE LYON BROTTEAUX

13 bis, place Jules Ferry
69006 Lyon
Tél. : 04 37 24 24 24
Fax : 04 37 24 24 25

PRÉSIDENT
Claude Aguttes

DIRECTRICE GÉNÉRALE NEUILLY - LYON
Charlotte Reynier-Aguttes

DIRECTEUR DÉLÉGUÉ LYON
Gérald Richard

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ
Claude Aguttes
aguttes@aguttes.com

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS
Antoine Aguttes, Séverine Luneau,
Sophie Perrine, Gérald Richard,
Diane de Karajan, Louis-Maxence Palisson

INVENTAIRES ET PARTAGES
Neuilly
Séverine Luneau - 01 41 92 06 46
Sophie Perrine - 01 41 92 06 44
Lyon
Claude Aguttes
Gérald Richard - 04 37 24 24 27

EXPERTISES GRATUITES
Neuilly-Lyon
Sans rendez-vous le lundi après-midi
de 14h à 18h
Sur rendez-vous du mercredi au jeudi
de 10h à 13h et de 14h à 18h
Le vendredi de 10h à 13h

Expertises sur photos par mail :
expertise@aguttes.com

ADMINISTRATION ET GESTION

ACCUEIL GESTION DES DÉPÔTS
Neuilly
Richard Lefebvre des Noettes
desnoettes@aguttes.com
Marie Rastrelli
rastrelli@aguttes.com
Lyon
Valérianne Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE
Responsable
Alexandra Baranger
baranger@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Facturation vendeurs
Neuilly-Lyon
Patricia Biasioli
biasioli@aguttes.com
Facturation acheteurs Neuilly
Catherine Bodard-Aulanier
01 41 92 06 41
bodard@aguttes.com
Facturation acheteurs Lyon
Jérémy Sarelo
04 37 24 24 26
sarelo@aguttes.com

COMMUNICATION GRAPHISME
Élisabeth de Vaugelas
01 47 45 93 05
vaugelas@aguttes.com
Marie de Villefranche

ACCUEIL TÉLÉPHONIQUE
Neuilly
Marie du Boucher
01 47 45 55 55
duboucher@aguttes.com
Lyon
Jessica Vuillet-à-Ciles
04 37 24 24 24
vuilletaciles@aguttes.com

DÉPARTEMENTS D'ART

ARGENTERIE, CHASSE
Neuilly - Lyon
Guillaume Delon
01 47 45 93 01
delon@aguttes.com

ARTS D'ASIE
Neuilly-Lyon
Aude Louis
01 41 92 06 43
louis@aguttes.com

ART NOUVEAU ART DÉCO
Neuilly
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Antonio Casciello
01 47 45 91 50
casciello@aguttes.com
Lyon
Gérald Richard
04 37 24 24 27
richard@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION, AUTOMOBILIA
Neuilly-Lyon
Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 24
palisson@aguttes.com

BIJOUX HORLOGERIE
Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Claire Barrier
barrier@aguttes.com
Lyon
Marion Quesne
04 37 24 24 23
quesne@aguttes.com

DESSINS & TABLEAUX ANCIENS TABLEAUX XIXE & MODERNES ÉCOLES RUSSES & ORIENTALISTES
Charlotte Reynier-Aguttes
01 41 92 06 49
reynier@aguttes.com
Neuilly
Diane de Karajan
01 41 92 06 48
karajan@aguttes.com
Administration
Cyrille de Bascher
bascher@aguttes.com
Anne Jouannet
tableaux@aguttes.com
Lyon
Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 29
palisson@aguttes.com

HAUTE COUTURE
Neuilly
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com
Lyon
Marion Quesne
04 37 24 24 23
quesne@aguttes.com

HAUTE EPOQUE
Neuilly-Lyon
Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 24
palisson@aguttes.com

INSTRUMENTS DE MUSIQUE
Neuilly-Lyon
Richard Lefevre des Noettes
desnoettes@aguttes.com
01 47 45 93 06

LIVRES ANCIENS ET MODERNES AUTOGRAPHES ET DOCUMENTS ANCIENS CARTES POSTALES, AFFICHES, TIMBRE-POSTE
Neuilly
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Gérald Richard
04 37 24 24 27
richard@aguttes.com

MOBILIER ET OBJETS D'ART
Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Guillaume Delon
01 47 45 93 01
delon@aguttes.com
Organisation et coordination de la vente
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Gérald Richard
04 37 24 24 27
richard@aguttes.com

NUMISMATIQUE
Neuilly
Guillaume Delon
01 47 45 93 01
delon@aguttes.com
Lyon
Gérald Richard
04 37 24 24 27
richard@aguttes.com

VINS ET SPIRITUEUX
Lyon
Marion Quesne
04 37 24 24 23
quesne@aguttes.com

VENTE AUX ENCHÈRES ÉLECTRONIQUES
www.gersaint.com
Richard Lefebvre des Noettes
desnoettes@aguttes.com
Marie Rastrelli
rastrelli@aguttes.com
01 47 45 93 06



ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM



AUTOMOBILES DE PRESTIGE & DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

SAMEDI 9 NOVEMBRE 2013
Hôtel des Ventes
de Lyon-Brotteaux

À renvoyer avant le
VENDREDI 8 novembre 2013 à 18h

par mail à / please mail to :
voitures@aguttes.com

ou par fax / please fax to :
(33) 04 37 24 24 25

Les ordres d'achat ne seront pris en compte qu'accompagnés d'un RIB et d'une pièce d'identité.

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, ainsi que des conseils aux acheteurs, je déclare les accepter et vous prie d'acquérir pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous.
(Les limites ne comprenant pas les frais légaux).
La demande d'une ligne téléphonique implique que l'enchérisseur est preneur à l'estimation basse dans le cas d'une mauvaise liaison téléphonique.

I have read conditions of sale and the guide to buyers and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits in euros. (These limits do not include fees and taxes).
The telephone bidder agrees to bid up to the low estimate.

Date & signature :

Choisissez le type d'enchère / choose bid form :

◯ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

◯ ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE / TELEPHONE BID FORM

Remplissez le formulaire / fill in the form :

NOM / NAME ....

PRÉNOM / FIRST NAME ....

ADRESSE / ADDRESS ....

.... CODE POSTAL / ZIP CODE ....

VILLE / CITY .... PAYS / COUNTRY ....

TÉLÉPHONE 1 .... TÉLÉPHONE 2 ....

MAIL ....

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT / LOT DESCRIPTION	LIMITE EN EUROS / TOP LIMIT OF BID IN EUROS

CONDITIONS DE VENTE

Il est précisé que la SAS Claude Aguttes agit en tant que mandataire et pour le compte seul du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu exclusivement entre le vendeur et l'acheteur. Les relations entre la SAS Claude Aguttes et l'acheteur sont régies par les présentes conditions générales. En aucun cas, la SAS Claude Aguttes ne saurait être tenue pour responsable d'une faute commise par le vendeur ou par l'acheteur.

La vente sera faite expressément au comptant et conduite en Euros. Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :
- Automobilia : 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 23,92 % TTC
- Véhicules : 16,72% HT + TVA au taux en vigueur, soit 20 % TTC

GARANTIES

Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité du Commissaire-Priseur, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet, portées au procès-verbal de la vente.
Les attributions et désignations ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente et des renseignements communiqués par le vendeur. Toute information, retenue par le vendeur et qui n'aurait pas été portée à la connaissance de la SAS Claude Aguttes ne saurait être à l'origine d'une quelconque réclamation.

Pour les véhicules, seule l'identification du modèle est garantie. Les désignations (modèle, type, année,…) portées au catalogue reproduisent, sauf exception, les indications figurant sur les titres de circulation. Les éléments constituant les fiches descriptives du catalogue sont donnés à titre indicatif. Il en est de même du kilométrage, reposant sur la simple lecture des compteurs, comme de l'état de conservation, appréciation subjective de la SAS Claude Aguttes et de son consultant.

Les véhicules sont vendus dans l'état dans lequel ils se trouvent au jour de la vente.
Une exposition préalable a lieu, permettant aux acquéreurs d'examiner chaque lot et de se rendre compte de l'état des biens mis en vente et de leurs éventuelles restaurations, manques ou accidents. Il leur appartient de prendre connaissance des documents attachés à chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique,…), mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes, et de vérifier avant la vente la conformité de chaque véhicule aux mentions du catalogue.
Il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.
La responsabilité des visiteurs de l'exposition pourra être engagée en cas de dommage aux tiers ou aux objets et véhicules présentés, résultant de la manipulation de ces derniers sans accord préalable et surveillance de la SAS claude Aguttes.

Les reproductions au catalogue des objets et véhicules, aussi fidèles que possible, ne sont pas contractuelles.

Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.
Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige.
Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation.

ENCHÈRES

L'ordre du catalogue sera suivi.
Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire. En cas de double enchère reconnue effective par le Commissaire-Priseur, le lot sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.
Important : Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois, la SAS Claude Aguttes accepte gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. La responsabilité de la SAS AGUTTES ne pourra être engagée notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.
La SAS Claude Aguttes accepte gracieusement les ordres d'enchérir qui ont été transmis. La SAS Claude Aguttes n'engage pas sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission de l'ordre écrit. La demande d'une ligne téléphonique implique que l'enchérisseur est preneur à l'estimation basse dans le cas d'une mauvaise liaison téléphonique.
En portant une enchère, les enchérisseurs assument la responsabilité personelle de régler le prix d'adjudication, augmenté des frais à la charge de l'acheteur et de tous impôts ou taxes exigibles. Sauf convention écrite avec la SAS Claude Aguttes, préalable à la vente, mentionnant que l'enchérisseur agit comme mandataire d'un tiers identifié et agréé par la SAS Claude Aguttes, l'enchérisseur est réputé agir en son nom propre.

RETRAIT DES ACHATS

Tout objet ou automobile ne sera délivrée qu'après règlement complet du prix par l'acheteur. En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des objets pourra être différée jusqu'à l'encaissement. Il est conseillé de régler par carte bancaire.
Dès l'adjudication, l'objet ou véhicule sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire, à ses risques et périls. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet ou véhicule pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée.
Les lots qui n'auraient pas été délivrés le jour de la vente seront à enlever à l'Hôtel des Ventes de Lyon Brotteaux à partir du mardi 12 novembre 2013 et au plus tard le vendredi 15 novembre 2013.
Passé ce délai, des frais de gardiennage seront prélevés, à hauteur de 100 par jour. Il est precisé que le gardiennage n'entraîne pas la responsabilité de la SAS Claude Aguttes ou de son expert à quelque titre que ce soit.

Toutes les formalités liées à l'acquisition d'un véhicule, de quelque nature qu'elles puissent être (formalités administratives, révision technique…), permettant l'utilisation de ce véhicule sur la voie publique conformément à la législation en vigueur, demeurent sous la seule responsabilité de l'acheteur. En aucun cas la responsabilité de la SAS Claude Aguttes ou de son consultant ne saurait être engagée en cas de non respect de ces formalités ou de dommage en résultant.

REGLEMENT DES ACHATS

Nous recommandons vivement aux acheteurs de nous régler par carte bancaire ou par virement bancaire.
Conformément à l'article L.321-14 du code du commerce, un bien adjugé ne peut etre délivré à l'acheteur que lorsque la société en à perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.
Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :
- Espèces : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
· Jusqu'à 3 000 €
· Ou jusqu'à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)
- Virement :
Du montant exact de la facture (les frais bancaire ne sont pas à la charge de l'étude) provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture

Banque de Neuflize, 3 avenue Hoche 75008
Titulaire du compte : Claude AGUTTES SAS
Code Banque 30788 – Code guichet 00900
N° compte 02058690002 – Clé RIB 23
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223 –
BIC NSMBFRPPXXX

- Carte bancaire (sauf American Express)
- Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)
· Sur présentation de deux pièces d'identité
· Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque
· La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement
·Les chèques étrangers ne sont pas acceptés

VENTES EN PREPARATION

ARTS D'ASIE
13 DÉCEMBRE 2013
Drouot-Richelieu
Contact : Aude Louis
01 41 92 06 43
louis@aguttes.com

ARTS DECORATIFS DU XXème
13 NOVEMBRE 2013
Drouot-Richelieu
Contact : Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com

AUTOMOBILE DE COLLECTION
AUTOMOBILIA
9 NOVEMBRE 2013
Lyon-Brotteaux
Contact : Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 29
palisson@aguttes.com

BIJOUX
AVRIL 2014
Deauville
13 DÉCEMBRE 2013
Neuilly-sur-Seine
19 DÉCEMBRE 2013
Lyon-Brotteaux
Contact : Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com

CABINET D'AMATEUR
ARCHÉOLOGIE
ARGENTERIE
CHASSE
OBJETS DE CURIOSITÉS
AVRIL 2014
Deauville
8 DÉCEMBRE 2013
Drouot-Richelieu
Contact : Guillaume Delon
01 47 45 93 01
delon@aguttes.com

19 DÉCEMBRE 2013
Lyon-Brotteaux
Contact : Gérald Richard
04 37 24 24 27
richard@aguttes.com

HAUTE COUTURE & VINTAGE
AVRIL 2014
Deauville
Contact : Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com

4 DÉCEMBRE 2013
Lyon-Brotteaux
Contact : Marion Quesne
04 37 24 24 23
quesne@aguttes.com

HAUTE EPOQUE
11 DÉCEMBRE 2013
Drouot-Richelieu
Contact : Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 29
palisson@aguttes.com

HORLOGERIE
AVRIL 2014
Deauville
20 NOVEMBRE 2013
Drouot-Richelieu
12 DÉCEMBRE 2013
Neuilly-sur-Seine
Contact : Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com

INSTRUMENTS DE MUSIQUE
AVRIL 2014
Neuilly-sur-Seine
Contact : Richard Lefebvre des Noettes
desnoettes@aguttes.com
01 47 45 93 06

LIVRES & AUTOGRAPHES
TIMBRES
5 NOVEMBRE 2013
Lyon-Brotteaux
Contact : Gérald Richard
04 37 24 24 27
richard@aguttes.com

10 DÉCEMBRE 2013
Neuilly-sur-Seine
Contact : Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com

MOBILIER & OBJETS D'ART
6 DÉCEMBRE 2013
Drouot-Richelieu
19 DÉCEMBRE 2013
Neuilly-sur-Seine
Contact : Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com

AVRIL 2014
Deauville
19 DÉCEMBRE 2013
Lyon-Brotteaux
Contact : Gérald Richard
04 37 24 24 27
richard@aguttes.com

TABLEAUX XIXème & MODERNES
AVRIL 2014
Deauville
20 NOVEMBRE 2013
2 DÉCEMBRE 2013
Drouot-Richelieu
Contacts :
Charlotte Reynier
01 41 92 06 49
reynier@aguttes.com
Diane de Karajan
01 41 92 06 48
karajan@aguttes.com

19 DÉCEMBRE 2013
Lyon-Brotteaux
Contact : Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 29
palisson@aguttes.com

TABLEAUX ANCIENS
AVRIL 2014
Deauville
19 DÉCEMBRE 2013
Lyon-Brotteaux
Contact : Gérald Richard
04 37 24 24 27
richard@aguttes.com

6 DÉCEMBRE 2013
Drouot-Richelieu
19 DÉCEMBRE 2013
Neuilly-sur-Seine
Diane de Karajan
Charlotte Reynier
01 41 92 06 48
karajan@aguttes.com

VINS
JANVIER 2014
Lyon-Brotteaux
Contact : Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 29
palisson@aguttes.com

www.aguttes.com

HORLOGERIE

Ventes en préparation

Fin novembre 2013

Drouot-Richelieu

Clôture des catalogues mi-octobre



Chronographe Rolex Daytona de 1966
en version Paul Newman ref 6239
(le modèle que portait l'acteur pendant Indianapolis)
adjugé 67 500 € ttc



Chronographe de poche CARTIER
vers 1920
adjugé 24 225 € ttc



Pendulette "chevalet" Cartier,
en cristal de roche en forme de borne.
Adjugé 46 700 € ttc

Expertises sur photos ou sur rendez-vous
à l'étude ou à votre domicile

Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com

GRANDS VINS ET SPIRITUEUX

Vente en préparation
Janvier 2014
Lyon-Brotteaux

Expertises sur photos ou sur rendez-vous
à l'étude ou à votre domicile

Contact Etude
Marion Quesne
04 37 24 24 23
quesne@aguttes.com



AUTOMOBILIA & AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente en préparation - Mai 2014

à l'hôtel des ventes de Lyon-Brotteaux

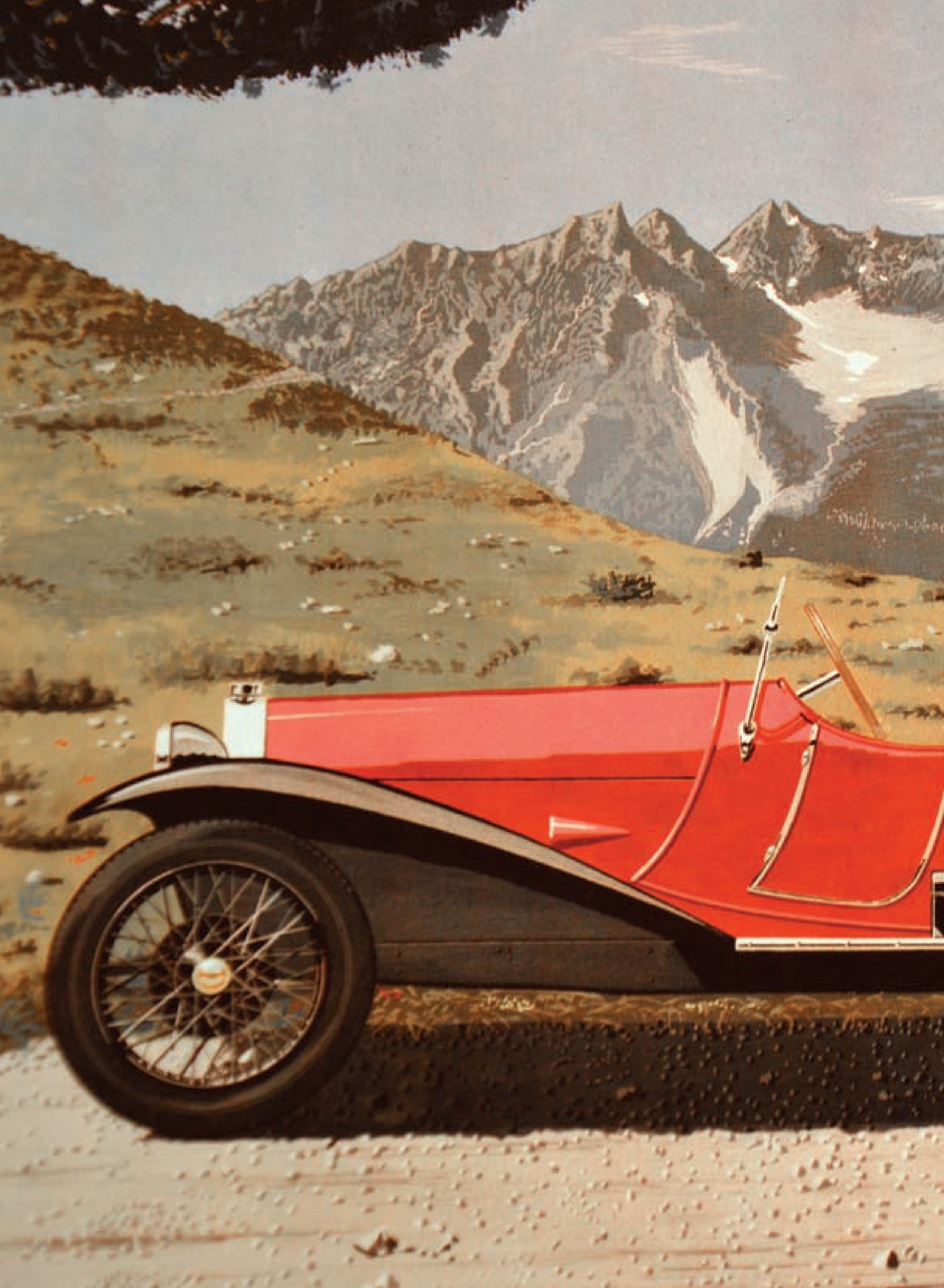
Contact Etude
Louis-Maxence Palisson
04 37 24 24 29
palisson@aguttes.com



1960 - Alfa Roméo Giulietta Sprint 1750



1961 - Alfa Roméo Giulietta Spider 1 300







AGUTTES

Hôtel des Ventes de Neuilly - 164 bis, av Ch. de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine - Tél. : 01 47 45 55 55
Hôtel des Ventes de Lyon Brotteaux - 13 bis, place Jules Ferry - 69 006 Lyon - Tél. : 04 37 24 24 24